

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

27^E JAARGANG

WOENSDAG 21 OCTOBER 1942

No. 1396

N.V.
Stoomvaart-Mij. „Nederland”
Amsterdam

||

N.V.
Rotterdamsche Lloyd
Rotterdam



SMIT
DYNAMO'S
MOTOREN
APPARATEN
INSTALLATIES



ROTTERDAMSCH
BANKVEREENIGING
ROTTERDAM · AMSTERDAM · 'S GRAVENHAGE

KAPITAAL EN RESERVE
f 62.000.000

SAFE LOKETTEN
TER BERGING VAN WAARDEN

150 KANTOREN IN NEDERLAND

Openbare werken en
Conjunctuurbeweging
door **Dr. Ir. A. Baars**
PRIJS f 2.10*
Prijs voor donateurs en leden
van het N. E. I. f 1.50.
In den boekhandel verkrijgbaar
UITGAVE: DE ERVEN
F. BOHN N.V., HAARLEM

Wat is de

HOLLERITH Boekhoud- en Statistiek-DIENST

Deze dienst vormt een afdeling van ons bedrijf, die over een uitgebreide, moderne WATSON Machine Installatie (HOLLERITH Systeem) beschikt, alsmede over een staf van deskundig bedienend personeel, om **alle administratieve werkzaamheden en statistieken**, tegen een redelijk tarief, feilloos en snel volgens het HOLLERITH Systeem uit te voeren.

Vraagt nadere Inlichtingen aan de:

WATSON BEDRIJFSMACHINE MAATSCHAPPIJ N.V.
HOOFDVERTEGENWOORDIGING VOOR NEDERLAND DER
INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES CORPORATION te
NEW-YORK.
Frederiksplein 34, Amsterdam C - Telef. 33656-31856

R. Mees & Zoonen

Ao. 1720

BANKIERS EN ASSURANTIE-MAKELAARS

ROTTERDAM
AMSTERDAM (Ass.)
's- GRAVENHAGE
DELFT - SCHIEDAM
VLAARDINGEN



BEHANDELING VAN ALLE
BANKZAKEN

BEZORGING VAN ALLE
ASSURANTIËN



NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.

69 KANTOREN IN NEDERLAND

AAN- EN VERKOOP VAN EFFECTEN
ADMINISTRATIE VAN VERMOGENS
BEWINDVOERING
UITVOERING VAN UITERSTE WILSBESCHIKKINGEN

Dr. J. R. A. Buning:

De beleggingen der bijzondere spaarbanken in Nederland

Publicatie No. 32
van het Nederlandsch Economisch Instituut

Prijs f 3.65*

(voor donateurs en leden van het N.E.I. f 2.75)

Verkrijgbaar in den boekhandel

UITGAVE: DE ERVEN F. BOHN N.V., HAARLEM

Overzicht van de ontwikkeling der handelspolitiek van het Koninkrijk der Nederlanden van 1923 t/m. 1938

(Samengesteld door een groep mede-
werkers van het N.E.I., onder leiding van
Prof. Mr. P. Lieftinck)

28ste publicatie van het Nederl. Econom. Instituut

Prijs f 2.10*

(Prijs voor donateurs en leden van het N.E.I.
f 1.50) Verkrijgbaar in den boekhandel

UITGAVE:
DE ERVEN F. BOHN N.V., HAARLEM

De Scheepsbouw- nijverheid in Nederland

door

Ir. J. W. BONEBAKKER

PRIJS f 1.55* Publicatie no. 16 van het
Nederlandsch Econom. Instituut

Donateurs en leden f 1.10

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave van
DE ERVEN F. BOHN - HAARLEM

TINRESTRICTIE EN TINPRIJS

door M. J. Schut

31ste Publicatie van het Neder-
landsch Economisch Instituut.

Prijs f 1.55*

(Prijs voor donateurs en leden
van het N.E.I. f 1.10)

Verkrijgbaar i. d. boekhandel

UITGAVE:

De Erven F. Bohn N.V., Haarlem

Derde Gewijzigde Druk

van

Egalisatiefondsen en Monetaire Poli- tiek in Engeland, Nederland en de Vereenigde Staten

door

Prof. Dr. H. M. H. A. van der Valk

30ste Publicatie van het Neder-
landsch Economisch Instituut.

Prijs f 2.10*

(Prijs voor donateurs en leden
van het N. E. I. f 1.50)

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave: De Erven

F. BOHN N.V., HAARLEM

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

27^E JAARGANG

WOENSDAG 21 OCTOBER 1942

No. 1396

HOOFDREDACTEUR:

M. F. J. Cool (Rotterdam).

PLAATSVERVANGEND HOOFDREDACTEUR:

H. W. Lambers (Rotterdam).

Redactie en administratie: Pieter de Hoochweg 122, R'dam-W.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Abonnementsprijs voor het weekblad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20,85* per jaar. Buitenland en koloniën f 23,— per jaar. Abonnementen kunnen met elk nummer ingaan en slechts worden beëindigd per ultimo van elk kalenderjaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties. Adreswijzigingen op te geven aan de administratie.

Advertenties voorpagina f 0,28 per mm. Andere pagina's f 0,22 per mm. Plaatsing bij abonnement volgens tarief.

INHOUD:

	Blz.
Prijsvorming en onderbezetting door J. B. L. Verster	458
De Overheid en de onderlinge molestverzekeringmaatschappijen door Mr. J. H. C. Slotemaker	461
De Noordelijke kanalen door Dr. E. van Hinte	463
Ingezonden stukken.	
Prijnsbeheersching van bouwgrond door Prof. Dr. W. C. Mees R. Azn., met naschrift van Dr. Ir. H. G. van Beusekom	466
Boekbesprekingen.	
Mr. Dr. C. H. Pastoor: „De grondslagen van ons handelsrecht”, bespr. door Mr. Dr. Th. W. F. Speetjens	467
Overheidsmaatregelen op economisch gebied	467
Maandcijfers.	
Maandcijfers en weekcijfers betreffende den economischen toestand van Nederland	468
Statistieken.	
Bankdisconto's — Wisselkoersen — Stand van 's Rijks Kas — Bankstaten	469

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Van de *geldmarkt* zijn geen feiten van beteekenis te melden. De omzetten in middelmatig-langlopend schatkistpapier waren noch bijzonder omvangrijk, noch uitermate gering, en de discontobasis bleef voor de meeste termijnen vrijwel onveranderd. De Agent bleef in staat voortdurend papier in de markt te plaatsen, hetgeen reeds sinds geruimen tijd vrijwel uitsluitend beperkt bleef tot de drie-, vier- en twaalfmaands-termijnen.

De *obligatiemarkt* heeft deze week geen belangrijke mutaties te zien gegeven, behalve tegen het eind van de week, toen over het algemeen de noteringen iets omlaag neigden. De 3-3½ pCt.-leening 1938 sloot precies op 97, na een oogenblik een fractie daaronder te hebben geventeerd. De 3½ pCt.-leening 1941 sloot op 99½, nadat in den loop van de week nog een koers van 100¹/₁₆ was behaald. Verscheidene groote koopers, die betrekkelijk kort geleden, toen de markt op een koerspeil, dat ruim een punt beneden het huidige lag, nog met vrij omvangrijke vraag aan de markt waren, hebben zich op het huidige peil weer teruggetrokken. Het is alleszins denkbaar, dat de reactie van de laatste dagen daaraan is toe te schrijven. Wij hebben er eenigen tijd geleden reeds op gewezen, dat er een belangrijke potentieele vraag aanwezig is, die tot actie wordt gebracht, zoodra het koerspeil eenigermate inzinkt, zoodat elke daling vrij spoedig wordt gestuit en in het tegendeel verkeert. Dit beteekent, dat de markt heel spoedig een „bodem” vindt. Aan den anderen kant is de vraag van de betrokkenen niet zoo dringend, dat deze ook nog aanhoudt, wanneer een noemenswaard herstel is ingetreden. Het gevolg is, dat, althans voor het moment, de koersschommelingen binnen betrekkelijk enge grenzen blijven.

De *aandeelenmarkt* is deze week uitermate stil geweest. Het publiek betoont zich over het algemeen uiterst terughoudend, hetgeen zoowel van koopers als verkoopers kan worden gezegd. In de hoofdfondsen wordt het aanbod, dat toch nog wel eens in ruime mate ter markt komt, grootendeels door de dekkende contramine opgenomen. In de minder courante waarden is de handel zeer stil, terwijl het koerspeil eerder ietwat tot afbrokkelen neigt. De dividendpasseeringen bij enkele industrieën hebben er natuurlijk niet toe bijgedragen om de toch al niet hoog gespannen verwachtingen inzake de rendabiliteit te stimuleeren.

PRIJSVORMING EN ONDERBEZETTING ¹⁾

Als een der grondbeginselen van de Nederlandsche prijspolitiek na 10 Mei 1940 geldt het gebod van calculatie op normale bezetting.

Dit beginsel wordt met verschillende argumenten verdedigd. Een dezer argumenten treffen wij aan in het „Prijbeheerschingsnummer” van de „E.-S.B.” van 26 November '41 (in het artikel „De prijspolitiek ten aanzien van industriële producten” van de hand van B. Pruyt). Hier wordt n.l. betoogd, dat de niet-vergoede „out-of-pocket-expenses”, die het gevolg zijn van onderbezetting, ook op bedrijfseconomische gronden niet ingecalculeerd behooren te worden, „daar zij geen kosten, doch verliezen zijn”. Dit argument zal a fortiori ook wel bedoeld zijn voor de onderbezettingskosten, die niet tot de geregelde uitgaven behooren.

Een ander veel gehoord argument gaat ervan uit, dat in de niet-vergoeding der onderbezettingskosten het aandeel van het bedrijfsleven in de algemeene inkomensdaling en vermogensintering is besloten.

Tenslotte zijn er diegenen, die het standpunt ten aanzien van de onderbezetting een opportunistisch, maar om een of andere bijkomstige reden niettemin noodzakelijk, standpunt vinden.

Er valt ten opzichte van deze verschillende argumenten een en ander aan te teekenen. In het onderhavige artikel zullen wij ze alle drie kritisch bezien.

Kosten of verlies.

Het valt mij moeilijk — en wel vanwege de m.i. ongelukkige motiveering van het eerste argument, dat een zeer bepaald kostenbegrip impliceert — om hier niet te beginnen met een kritische bespreking van het kostenbegrip.

Om de aandacht echter niet van het eigenlijke onderwerp van dit artikel af te leiden, zullen wij in het navolgende de meningsverschillen over het kostenbegrip buiten bespreking laten en, ons daarom rechtstreeks richten op het probleem, of de onderbezettingsverliezen vergoed behooren te worden — ja, dan neen — onverschillig dus, of men ze al dan niet kosten wensch te noemen.

Het is immers duidelijk, dat diegenen, die het genoemde argument hanteeren, zich op het standpunt stellen, dat weliswaar de „kosten” vergoed behooren te worden, maar dat zij het kostenkarakter der onderbezettingsoffers ontkennen.

Willen wij echter de klip van het kostenbegrip omzeilen, dan moeten wij ons meteen bezig houden met het eigenlijke probleem: „te wiens laste behooren de onderbezettingsverliezen te komen?”

Het betreft hier een uitermate belangrijke aangelegenheid, omdat deze onderbezettingsverliezen in vele gevallen zeer aanzienlijk zijn. Zelfs is het aandeel der „out-of-pocket-expenses” hierin zeer aanzienlijk, en hierbij komen de noodlottige gevolgen (en niet alleen voor de liquiditeit) het eerst tot uiting. Het karakter van geregelde uitgaven treffen wij niet aanstonds aan bij de fondsvorming voor vervanging van machines en gebouwen (een der doeleinden van de afschrijving) en eveneens in mindere mate bij ondernemersloon en rente-eigen-kapitaal. Het geldt echter wel voor de andere uitgaven als daar zijn: indirecte loonen (inclusief sociale lasten), rentevreemd-kapitaal, vele productiekosten (als gas, kolen, kracht en licht, onderhoud machines en gebouwen, gereedschappen en hulpmateriaal), voorts vele „algemeene kosten” (assurantie, belastingen, contributies en abonnementen, modellen-, monster- en laboratoriumkosten, advocaat en accountant) en vele „verkoopkosten” (reizigers-salarissen, advertenties en reclame-uitgaven, enz.);

¹⁾ In dit artikel wordt nader ingegaan op het hoofdthema van een door schrijver in Februari jl. uitgebracht praeadvies voor de „Tilburgsche Academische Economische Kring”.

alles natuurlijk slechts voorzover deze uitgaven meer een constant dan een evenredig variabel karakter hebben. En het geldt temeer, wanneer verzwaren als een verplicht uitbetalen van minstens 40 uren arbeidsloon, wachtgeldheffingen en dergelijke optreden.

De onderbezettingsuitgaven drukken zwaarder naarmate het bedrijf meer onderbezet is, en ook naarmate het percentage der vaste uitgaven ten opzichte van het totaal hooger is. De rentabiliteit ondervindt van een drukkende onderbezetting, die niet wordt vergoed, noodzakelijk en onmiddellijk de kwade gevolgen. Maar ook de liquiditeit en zelfs de soliditeit van het bedrijf kunnen er onder lijden. Dit werd door de Overheid ingezien; reden waarom zij haar standpunt heeft verzacht voor die gevallen, waarin de uitgaven de inkomsten zoodanig overtreffen, dat de liquiditeitspositie in gevaar komt. Men kan zich erover verheugen, dat in deze regeling een doekje voor het bloeden is gegeven. Het systeem als geheel wint er niet door aan logica.

Is het nu inderdaad juist, de uitgaven, wier belangrijkheid wij in de voorgaande alinea's hebben belicht en welker noodzaak hier niet in debat is, te beschouwen als offers, die niet voor vergoeding in aanmerking komen?

Om te beginnen valt te dezen aanzien op te merken, dat de Overheid — en terecht — als consequentie van het niet-aanvaarden der calculatie op vervangingsbasis, niet alle offers, die noodig zijn om een productie te kunnen continueeren, als basis voor de verkoopprijzen zal erkennen. Al is het streven der bedrijven naar substantiebehoud alleszins verklaarbaar, toch valt niet in te zien, op welken grond het bedrijfsleven in een tijd van toenemende schaarschte een recht op substantiebehoud tegenover de gemeenschap zou kunnen vesten.

De eisch tot behoud der continuïteit kan n.l. niet in alle omstandigheden voor elk bedrijf worden gesteld, en zelfs in dezen tijd niet voor elken bedrijfstak op basis van den vóóroorlogschen omvang. Wat de gemeenschap wel behoort te vergoeden, dat is dat deel der offers, hetwelk noodzakelijk is om — op de lange baan beschouwd — een product in een rationeel bedrijf voort te brengen. De vraag is dan, wat in deze tijden onder een rationeel bedrijf moet worden verstaan. Men mag n.l. het begrip „rationeele offers” niet aldus verstaan, dat elk offer eener onderneming aan de uiterste eischen van redelijkheid moet voldoen. Slechts dient te worden gewaakt, dat het bedrijf als geheel rationeel werkt.

Wat een rationeel bedrijf is, wordt in de markthuishouding zeer snel en doeltreffend uitgemaakt op de markt. Een vrije markt nu, zou op dit moment de onderbezettingskosten zeker vergoeden; maar daar de irrationaliteit van een vrije markt voor oorlogsomstandigheden evident is, zijn we hiermede niet uit de impasse.

Er zal dus een andere maatstaf voor de rationaliteit dienen te worden gevonden. Deze maatstaf zal zeker niet daarin kunnen liggen, dat men de gewoonte van calculeeren op normale bezetting transposeert in dezen tijd. Deze gewoonte immers is alleen verdedigbaar in de veronderstelling, dat men in hausse-tijden zooveel meer krijgt als men in baisse-tijden laat schieten.

Noch ook zal deze maatstaf daarin kunnen liggen, dat men uitgaat van een fictief bedrijf, dat bij de huidige bezetting zijn optimale capaciteit zou bereiken. Deze norm zou alleen juist zijn, wanneer de mogelijkheid bestond, dat bedrijven op deze basis konden worden opgericht, waarmede dan de bestaande bedrijven op een vrije markt moesten wedijveren. Dit is echter zoozeer in strijd met den nu eenmaal bestaanden toestand van gebondenheid, dat deze norm m.i. zonder meer kan worden terzijde gesteld.

Men kan de norm tenslotte zoeken in de richting, waarin de vrije markt in normale tijden over rentabiliteit beslist. Dit is: in vergelijking met andere bedrijven. Waar de

Overheid zelf den bezettingsgraad der bedrijven mede regelt (en derhalve de hoogte der te brengen offers sterk beïnvloedt) kan zij uit de actueele geldelijke offers moeilijk een objectieve norm voor de prijsbepaling construeeren. Toch zal de oplossing in deze richting moeten worden gezocht. De Overheid zal nl. dienen uit te gaan van de capaciteit, die zij voor normale tijden noodzakelijk acht. M. a. w. men zal van haar niet kunnen nischen, dat zij een over-capaciteit voor normale tijden mede in stand houdt, aangezien die — maatschappelijk gezien — ten eenenmale irrationeel is. De offers tot het instandhouden van een boven-normale capaciteit behooren dus niet vergoed te worden. Zij zijn in waarheid verliezen, die ook in de markthuishouding (stel, dat deze goed zou functionneeren) niet worden vergoed.

Indien de Overheid echter als een harer eerste doeleinden ziet: instandhouding van een normale capaciteit, zal zij als consequentie van dit standpunt ertoe moeten besluiten de offers ter instandhouding dier capaciteit op eenigerlei wijze te doen vergoeden.

Dit betreft nog slechts het principe. De vaststelling dezer rationeele capaciteit en de verdeling daarvan over de verschillende bedrijven bergt nog vele problemen in zich. Daarbij komt, dat men — ter handhaving van de efficiency — bij de prijsbepaling zeker niet zal mogen uitgaan van de offers van het grensbedrijf; men zal zich op het representatieve bedrijf dienen te oriënteren.

Hiermede is m.i. — althans in principe — aangegeven van welke offers de gemeenschap de vergoeding behoort toe te laten op grond van de overweging, dat het verlies zijn, die de gemeenschap als geheel behoort te dragen.

Het aandeel van het bedrijfsleven in de verarming.

Naast hen, die aan de onderbezettingskosten het kostenkarakter ontzeggen, staan zij, die toegeven, dat op dit punt van den ondernemer zware offers worden gevraagd, doch die van meening zijn, dat dit het aandeel is van het bedrijfsleven in de algemeene inkomensdaling en vermogensintering. Sommigen van hen bepleiten een herziening van het onderbezettingsstandpunt voor de minder draagkrachtige ondernemingen, maar oordeelen handhaving voor de financieel sterkeren alleszins gerechtvaardigd.

Aangenomen, dat het hier werkelijk niet-vergoede bedrijfsnoodzakelijke offers betreft van ondernemingen, welker instandhouding voor de samenleving nuttig geoordeeld is, beteekent de niet-vergoeding dezer offers een belasting in den waren zin des woords, aangezien in de gebonden maatschappij de Overheid de verantwoordelijkheid draagt voor de belooning der prestaties. Slechts ontbreekt het opleggen van aanslagen en het overdragen van de zoo verkregen koopkracht aan andere groepen der bevolking. Deze transformeerende werking van de „normale” belastingen is evenwel ook hier ten volle aanwezig.

Welnu: een dergelijke belasting past niet in een ordelijk belastingstelsel. Zij treft geheel toevallig en willekeurig en houdt in het geheel geen rekening met draagkracht.

Wil men werkelijk het bedrijfsleven om redenen van billijkheid nog eens extra in de algemeene verarming doen mededragen, dan is de hier aangeduide methode wel een zeer zonderlinge en weinig elegante.

De eerste vraag evenwel is er niet een van de methode, maar is deze: is het juist nog eens een extra-belasting op het bedrijfsleven te leggen op dezen grond, dat „het bedrijfsleven aldus zijn aandeel moet dragen in de algemeene inkomensvermindering en vermogensintering”? Ik meen van niet.

Wat de inkomensvermindering aangaat: terwijl veelal de arbeidsinkomens nominaal stabiel bleven, en zelfs hier en daar bewust werden verhoogd, wordt het bedrijfsleven getroffen door winstbeperking. Om verschillende

redenen kan men echter staande houden, dat, ondanks de getroffen maatregelen, de inkomens in vele sectoren van het bedrijfsleven nominaal zijn gestegen. Hiermede zou dus een argument voor extra-belasting waarlijk gegeven zijn, ware het niet, dat de situatie, wat de vermogensintering betreft, juist het tegenovergestelde beeld te zien geeft.

Wat geldelijk vermogen en vorderingen op het buitenland aangaat: hier wordt het bedrijfsleven weer minstens met evenveel risico's bedreigd als wie ook. Wat den voorraad vlottende goederen betreft, is de vermogensintering in de meeste bedrijven wel zeer klaarblijkelijk. Het verbod van calculeeren op vervangingsbasis zorgt voorts ervoor, dat de toenemende goederenschaarschte (ook daar waar vervangingsaankopen van veelal in prijs gestegen verbruikte goederen nog mogelijk zijn) zich op elk gebied van het bedrijfsleven in steeds toenemende mate voordoet. Wat tenslotte de vaste goederen betreft: ongetwijfeld moeten wij daar een waarde-stijging erkennen — in geld wel te verstaan. Dóór de snellere slijtage en een achterstand in het onderhoud zal echter het bedrijfsleven eerder tot vervanging moeten overgaan en dat dan niet kunnen tegen de dan geldende prijzen, omdat de afschrijvingen alleen op aanschaffingswaarde in de calculatie mogen worden opgevoerd.

Uiteindelijk meen ik te mogen concluderen, dat de eenige reden voor een extra-belasting van het bedrijfsleven zou kunnen zijn gelegen in de grootere draagkracht en mogelijk in de momenteel veelal hoge liquiditeit. Maar ook dan zou men zich afvragen, waarom andere zeer draagkrachtige personen en instellingen buiten deze belasting zouden moeten vallen?

Ondanks alle aangevoerde argumenten lijkt het mij per slot van rekening principieel niet verdedigbaar, de maatschappelijk nuttig erkende onderbezettingsoffers onvergoed te laten. Op welke manier deze vergoeding zou kunnen geschieden is een tweede kwestie, waaraan wij aanstonds onze aandacht zullen besteden.

Als slot van dit gedeelte zij er nogmaals de nadruk op gelegd, dat — wil men het bedrijfsleven dan al extra belasten — de vorm van niet-vergoeding der onderbezettingsoffers (wederom: tenminste principieel) niet aanvaardbaar is. En dat ook een incidenteele ontheffing van het gebod van calculeeren op normale bezetting voor minder draagkrachtige bedrijven dit belastingstelsel niet zuivert van zijn willekeurig karakter, waardoor juist de ondernemers, die reeds met de grootste grondstoffen- en beleggingsmoeilijkheden hebben te kampen, nog eens speciaal — en dan veelal zeer onevenredig — worden getroffen.

De practische bezwaren.

Resten ons nog te bespreken de practische moeilijkheden, die doorberekening en andere vormen van vergoeding der onderbezettingsoffers in den weg staan, en die naar mijn smaak het sterkste argument zijn ter verdediging van het door de Overheid ingenomen standpunt.

Toegegeven zij onmiddellijk, dat de meest voor-de-hand-liggende oplossing van het probleem der onderbezetting, nl. doorberekening der onderbezettingsoffers in de prijzen, ook de minst aanvaardbare is. Dit zou nl. voeren tot dermate wilde en scherpe prijschommelingen en vooral prijsstijgingen, dat hierdoor het geheele projecteerde prijzensysteem zou worden omver geworpen, de prijsbeheersching zou worden tot een illusie en de terecht op den voorgrond geplaatste politiek van stabiele loonen een onmogelijkheid.

Ongetwijfeld pleit dit sterk voor de gevoerde politiek, en ik zou zelfs niet durven ontkennen, dat het onderbezettingsstandpunt (evenals de prijsstop) in het eerste stadium der prijsbeheersching onmisbaar was.

Wanneer men evenwel toegeeft, dat het onderbezettingstandpunt (zoals wij betoogden) principieel onjuist

is en voor het bedrijfsleven zeer ernstige gevolgen met zich moet brengen, dan erkent men daarmede de noodzakelijkheid om naar andere oplossingen te zoeken.

Mogelijke oplossingen.

Deze oplossingen zijn: prijsdiscriminatie en overheids-subsidie.

Zonder te willen beweren, dat prijsdiscriminatie nooit of nergens aan dit doel dienstbaar zou zijn te maken, moet toch worden erkend, dat het terrein, waarop zij kan worden toegepast, vermoedelijk zeer beperkt is. Mogelijk zou op sommige gebieden met eenheidsproducten kunnen worden gewerkt, maar dit heeft zijn groote sociale en culturele bezwaren en is bovendien vaak gebleken geen succes te zijn.

Ook elke andere vorm van prijsdiscriminatie — hoezeer in beginsel dikwijls toe te juichen — ontmoet zoo groote bezwaren (zeer uitgebreide administratie en intensieve controle, en dit wel te meer naarmate de discriminatie verder wordt doorgevoerd), dat dit systeem voor een integrale oplossing van het onderbezettingsprobleem niet in aanmerking komt.

Als eenige oplossing blijft dan over: de subsidieering. Gedeeltelijk zou deze kunnen geschieden ten laste van andere bedrijven. Bij concentratie in een bepaalde branche bijv. ligt een zekere interne nivelleering in de rede. Bepaalde bedrijven kunnen dan bijdragen ten koste van hun door de concentratie gestegen winsten ten bate van stilgelegde bedrijven in denzelfden bedrijfstak. Het was toch mede in hun voordeel, dat de concentratie werd doorgevoerd.

Daar echter waar de onderbezetting een verschijnsel is, dat over de geheele linie voorkomt, zal men toch aan een subsidieregeling door de Overheid niet kunnen ontkomen. Dit impliceert verhoogde uitgaven van den Staat en derhalve (als men een nieuwe impuls tot crediet-expansie wenscht te vermijden) verhoogde belastingen of leeningen. Het laatste is bijv. mogelijk ten aanzien van die gelden, welke het bedrijfsleven door schaarschte aan materialen niet voor de benodigde investeringen kan gebruiken. Het verschil van het aantrekken dezer gelden door middel van (eventueel verplichte) leeningen met het niet-vergoeden van onderbezettingskosten, schuilt dan hierin, dat het recht der bedrijven op deze koopkracht gegarandeerd is, en dat deze koopkracht na den oorlog (misschien zelfs onder speciaal gunstige voorwaarden) door het bedrijfsleven kan worden gemobiliseerd.

De andere weg om het voor de uitgaven benodigde geld te verkrijgen, is belastingheffing. De verhoogde belastingen kunnen worden geheven naar draagkracht. Zelfs wanneer men daarbij het bedrijfsleven speciaal bedenkt, is deze vorm verre te prefereren boven het tegenwoordige stelsel, omdat toeval en willekeur dan zijn buitengesloten.

Het groote bezwaar, dat aan deze geheele figuur is verbonden, blijft de groote moeite, die het zal kosten om een goed functioneerende subsidieregeling te creëren en in stand te houden. Een regeling, die in alle details aan ieder precies het zijne geeft en voor elk geval de meest juiste en billijke oplossing garandeert, is wel niet te geven.

Het komt mij echter voor, dat het besef, dat een ideale methode niet te verwezenlijken zal zijn, niet behoeft te voeren tot het besluit, dat een dergelijke heffing dan maar achterwege moet blijven. Had men zoo geredeneerd, dan zou men nooit tot het uitwerken van een fiscaal systeem hebben kunnen komen, maar zou men met betrekking tot het verkrijgen van de noodzakelijke overheidsinkomsten eveneens den weg van den geringsten weerstand hebben gevolgd. Men kan dus niet meer eischen dan dat ernaar wordt gestreefd in groote lijnen aperte onbillijkheden te voorkomen. Tenslotte zijn er dan ook steeds

nog de winstbeperkende en fiscale maatregelen, die de voor- en nadeelige gevolgen voor de verschillende individuele bedrijven min of meer nivelleeren.

Wat de regeling zelf aangaat: Het is niet eenvoudig hiervoor positieve suggesties te geven. Men zou kunnen pogen individueel de verliezen, die het gevolg zijn van onderbezetting, vast te stellen. Een dergelijke regeling zou nogal omslachtig zijn; vermoedelijk te omslachtig. Ze zou zeer veel administratie vorderen en vele bezwaren ontmoeten op het gebied van waardeering, toelaatbare winst, enz. Zij stuit bovendien op de moeilijkheid, dat dan thans moet worden vastgesteld, wat de maatschappelijk aanvaardbare capaciteit van elk bedrijf is!

Beter doorvoerbaar lijkt mij een regeling, waarbij men een kostprijs vaststelt, die alle rationeele offers voor het representatieve bedrijf omvat en die verder dezelfde variaties zou kunnen bieden, die de prijsvorming reeds thans kent. Dit moet evengoed mogelijk zijn als het mogelijk is om bij het huidige standpunt verkoopprijzen te bepalen.

In het geval er maximum- of vaste prijzen zijn gesteld, moet het, dunkt mij, mogelijk zijn een prijs te bepalen, die bij den gegeven bezettingsgraad in den bedrijfstak een vergoeding inhoudt voor alle offers, welke moeten worden gebracht om een in maatschappelijken zin aanvaardbare bedrijfstakcapaciteit in stand te houden. Bij een gelijkmatig over de werkende ondernemingen verdeelden bezettingsgraad zal men dan, wanneer men den omzet kent, — althans globaal — het bedrag kunnen bepalen, waarmede de verschillende bedrijven eener branche gesubsidieerd zouden behooren te worden. Bij de huidige distributiewet van grond- en hulpstoffen moet ook deze omzet per bedrijf op een betrekkelijk eenvoudige manier te bepalen zijn.

In bedrijven, die werken met calculatieschema's met vaste en uniforme tarieven, ligt het geval gelijksoortig. Men kan daar den toeslag berekenen, die per bewerking noodig zou zijn om de representatieve bedrijfsnoodzakelijke offers te kunnen vergoeden. Omdat in deze bedrijfstakken toch de geheele calculatie per bedrijf nauwkeurig moet worden gecontroleerd, lijkt mij hier een dergelijke regeling uitvoerbaar.

Dan zijn er nog de bedrijven, wier calculatie is gebaseerd op individuele kostencijfers. Hiertoe is telkens uitgegaan van een normale bedrijfsbezetting. Ook hier moet dus op vrij eenvoudige wijze te berekenen zijn, welke verliezen tengevolge van de onderbezetting worden geleden.

Resumeerend lijkt mij een subsidieregeling derhalve even goed — of als men wil zeker niet minder slecht — uitvoerbaar als een fiscale of prijzencontrole. In zekeren zin zelfs gemakkelijker, aangezien men zoowel van het fiscale- als van het prijscontrole-apparaat gebruik zou kunnen maken.

Evenmin als uiterste nauwkeurigheid zou men van een subsidieregeling uiterste tegemoetkomendheid mogen verlangen. Om verschillende redenen (het bestaan van een zwarte markt, de noodzakelijkheid om onderbezette bedrijven tot activiteit te prikkelen, voorzover hiertoe nog mogelijkheid bestaat) kan men een subsidiëering tot het uiterste niet vergen.

Wanneer men echter het onjuiste van de geldende regeling erkent, mogen mogelijke oplossingen niet onbeproefd blijven. Het is bijv. beslist onjuist te poneeren, dat de tegenwoordige regeling theoretisch te veroordeelen, maar practisch zeer juist is. Dit is alleen dan waar, wanneer de nadeelen van elke methode om de offers, voortspuitende uit onderbezetting, te vergoeden, grooter zijn dan de voordeelen. Deze methoden zijn echter te weinig onder het oog gezien om een dergelijk oordeel aanvaardbaar te doen schijnen. Men realiseere zich wel, dat de gevolgen van het huidige standpunt ook niet van theoretischen, maar van zeer practischen aard zijn. Wanneer een sub-

sidiëring werkelijk zonder te groote nadeelen doorvoerbaar is, dient zij beproefd te worden.

De gevolgen.

Tot slot meen ik niet geheel onbesproken te mogen laten, wat de algemeen-economische gevolgen van een subsidieregeling zouden zijn.

Ongetwijfeld zijn hiermede enorme bedragen gemeoid. Bedacht dient echter te worden, dat deze bedragen tóch moeten worden opgebracht — maar thans uitsluitend door de bedrijven, die het meest met grondstoffen-schaarschte hebben te kampen.

Men huivert wel even bij de consequenties van mijn standpunt, wanneer men ziet naar de bedrijfssluitingen. Maar de consequenties van het geldende standpunt zijn niet minder afschrikwekkend. Zij hebben overigens reeds geleid tot concessies in sommige financieel zwakke branches (bijv. de binnenvaart en het vrachtautobedrijf), in de steunregeling ten bate van stilgelegde bedrijven²⁾ en in de wachtgeldregeling. Bij de laatste regelingen gaat men trouwens uit van het juiste beginsel, dat hier in zekere mate eerst een beroep op de overbezette bedrijven uit dezelfde branche op zijn plaats is.

Het komt mij overigens voor, dat de bepleite overheids-subsidies niet zulk een uitgesproken inflationistisch karakter zullen behoeven te dragen, als men op het eerste gezicht geneigd is aan te nemen. En wel allereerst, omdat met de toenemende goederenschaarschte meer koopkracht vrij komt, waarop de Overheid voor de financiering harer subsidies beslag kan leggen (door leening of belasting). En verder, doordat de vermindering der bedrijvigheid creditcontractie en verminderde omloopsnelheid van het geld medebrengt, waardoor deflationistische werkingen ontstaan, die de inflationistische ten deele zullen compenseren.

Tenslotte blijft nog de mogelijkheid om de gelden, die in het bedrijfsleven door vergoeding der onderbezettings-offers (en anderszins) vrij zullen komen, en die niet voor onmiddellijke vervanging kunnen worden aangewend (tengevolge van de materiaalschaarschte) tijdelijk op geblokkeerde rentedragende rekeningen ter beschikking te stellen, dan wel door, desnoods verplichte, leeningen aan te trekken. Het zou alleszins redelijk zijn aan dergelijke leeningen faciliteiten te verbinden, die een zoo spoedig mogelijke remplaceering na den oorlog aantrekkelijk maken.

Zoodat ook van deze zijde geen overwegende bezwaren tegen vergoeding der onderbezettingsgevolgen mogen worden verwacht en een wijziging der gevoerde politiek in den boven bepleiten zin zou moeten worden toegejuicht. De overheidspolitiek zou — aldus gevoerd — beter beantwoorden aan het gestelde doel: instandhouding van het productie-apparaat, opdat dit na den oorlog zijn taak weer volledig zal kunnen vervullen.

J. B. L. VERSTER.

²⁾ Vergelijk A. Kraal: „Enkele aspecten van de steunverleening aan stilgelegde bedrijven” in „E.-S.B.” van 19 Augustus 1942.

DE OVERHEID EN DE ONDERLINGE MOLESTVERZEKERINGSMAATSCHAPPIJEN.

In een vorig artikel¹⁾ wijdde schrijver dezes een beschouwing aan de opkomst van de onderlinge molestverzekering tegen oorlogsgeweldschade te land na de Mei-dagen van 1940 en aan het „Besluit betreffende onderlinge molestverzekeringsmaatschappijen” (no. 199/1940), waarin de basis werd gelegd voor een toezicht van Overheidswege op deze verzekeringsbranche. Voorts werd daarin behandeld de invloed, welke van het „Besluit op de materiele oorlogsschaden” (no. 221/1940) op het bedrijf der „molestonderlingen” uitging. En tenslotte werd een overzicht gegeven van de voorschriften van algemeen

¹⁾ „Overheidsbemoeiing met landmolestverzekering”, in „E.-S.B.” van 14. October 1942, pag. 448.

aard, welke op grond van eerstgenoemd Besluit gaandeweg werden uitgevaardigd, teneinde een doelmatige controle op de bedrijfsuitoefening mogelijk te maken.

Het vraagstuk der administratiekosten.

Een andere aangelegenheid, waarmede de Overheid zich had in te laten, betrof het vraagstuk van de zgn. administratiekosten, welke de besturen dier maatschappijen voor het door hen gevoerde beheer in rekening plegen te brengen en waaronder vallen de salarissen van directie en verder personeel, honoraria van commissarissen, reis- en verblijfkosten, provisiën van tusschenpersonen (agenten, enz.), kantoorkosten, drukwerk, advertentiën e.d.

De meeste statuten of reglementen houden hieromtrent uitdrukkelijke bepalingen in; als regel wordt hetzij een percentage van de door de deelnemers verschuldigde voorschot- en omslagheffing, hetzij een vast bedrag per f 1.000,— verzekerde waarde voor deze kosten in rekening gebracht. Soms worden ook inschrijfkosten, inleggelden, poliskosten e.d. geheel of gedeeltelijk daarvoor bestemd.

Het ligt bij dezen staat van zaken voor de hand, dat bij een aanmerkelijke toeneming van het verzekerd kapitaal de belooningen van directie en commissarissen — mede doordat de werkelijke bedrijfskosten niet evenredig stijgen — proporties kunnen aannemen, welke de grenzen van het redelijke te buiten gaan.

Het gaat hier immers niet om ondernemingen met als doel het maken van winst, doch om vereenigingen van personen, die gelden bij elkaar brengen om gezamenlijk de oorlogsschade te dragen en de behartiging van wier belangen derhalve het essentiële element vormt. Aangezien deze stelregel wel eens uit het oog wordt verloren, heeft de Overheid ook hier ingegrepen, voorzover de maatschappijen niet reeds zelf voorzieningen in dat opzicht hadden getroffen. Waar noodig werden en worden onder toezicht van het Departement regelingen tot stand gebracht, waarbij de salarissen en belooningen van de bestuurders aan redelijke normen worden gebonden en maxima worden aangelegd.

Met deze quaestie hangt samen de wensch van het Departement, dat in het algemeen reeds van de voorschot-heffing een zoo groot mogelijk gedeelte voor schade-uitkeering, respectievelijk reserveering voor een volgende verzekeringsperiode beschikbaar blijft, opdat aldus de eerste schaden kunnen worden opgevangen en zoo eenigszins mogelijk een omslagheffing kan worden voorkomen, resp. de reserves zoo hoog mogelijk worden opgevoerd. Het is zonder meer duidelijk, dat een naheffing, vooral bij de omvangrijke maatschappijen, met vele en groote moeilijkheden gepaard kan gaan, zoodat een dergelijke maatregel, indien mogelijk, en zeker voor het betalen van betrekkelijk geringe schaden moet worden voorkomen.

In verband hiermede zijn enkele maatschappijen, die in dat opzicht te kort schoten, op uitnodiging van het Departement, tot verhooging van de periodieke voorschot-heffing overgegaan.

Voordat van dit onderwerp wordt afgestapt, dient nog te worden vermeld, dat het Departement thans ook een enquête heeft ingesteld naar de bedragen, welke wegens provisie en andere vergoedingen aan tusschenpersonen worden uitgekeerd, teneinde na te gaan, of ook op dit terrein beperkende voorzieningen moeten worden getroffen.

Streven naar concentratie.

Bij dit alles verloor het Departement niet uit het oog, dat er bij de veelheid van molestonderlingen²⁾ naar een zekere concentratie moest worden gestreefd. Deze kon slechts geleidelijk plaats vinden; van geval tot geval moest een onderzoek worden ingesteld, voordat een beslissing omtrent het al of niet voortbestaan werd genomen. Hierbij hadden verschillende overwegingen invloed.

²⁾ Aanvankelijk bestonden er niet minder dan 63.

Het eerst kwamen aan de beurt die maatschappijen, waarvan moest worden aangenomen, dat zij niet behoorlijk en vakkundig werden geleid ofwel gebrekkige reglementen en verzekeringsvoorwaarden bezaten. Met name in deze — gelukkig slechts betrekkelijk weinig — gevallen bleek het nut van het machtige wapen, waarover de Overheid beschikt: de bevoegdheid de liquidatie te bevelen. Het is wel interessant te vermelden, dat in één geval op verzoek van het Departement door het Openbaar Ministerie op gronden, aan het algemeen belang ontleend, de faillietverklaring van een molestonderlinge werd gevorderd en door de Rechtbank uitgesproken, waarna de curator in stede van de directie, die daartoe noch de bekwaamheid, noch de noodige middelen bleek te bezitten, tot afwikkeling kon overgaan en tegelijkertijd de belangen der verzekerden naar behooren konden worden behartigd.

Nadat aldus bij enkele maatschappijen was ingegrepen, werd aandacht besteed aan die maatschappijen, welke werkgebied tot één of slechts weinige gemeenten beperkt was. Dit verschijnsel deed zich vooral voor bij de lokale onderlinge brandwaarborgmaatschappijen, bij dewelke uit een oogpunt van de kans op molestschade de spreiding te gering en het risico dientengevolge te groot moest worden geacht.

De geografische spreiding van de gevaarsobjecten vormde een belangrijk voorwerp van de belangstelling van de Overheid, die zich op het standpunt stelt, dat het juist met het oog op de wisselvalligheid en gevarieerdheid der oorlogsgevaaren aanbeveling verdient, dat de gevaarsobjecten over een behoorlijk groot territorium verspreid liggen, waarbij niet alleen van belang is de vraag, of zij zich onderling op voldoende afstand van elkaar bevinden.

Zoo kwam het, dat gaandeweg vrijwel alle plaatselijke onderlinge waarborgmaatschappijen, welke zich in den een of anderen vorm met de uitoefening van de molestverzekering bezig hielden en die in den regel ook een slechts geringe financiële draagkracht bezaten, de aanzegging kregen, dat zij haar desbetreffende werkzaamheid moesten liquideeren, voorzover zij daartoe niet reeds uit eigen beweging waren overgegaan. Naast de talrijke sinds 10 Mei 1940 in het leven geroepen ondernemingen, welke zich uitsluitend op molestverzekering toeleggen en hun activiteit over het geheele land of tenminste een aantal provincies uitstrekken, en wier bestuurders, mede door het nauwe verband met de Rijksregeling, over de noodige vakkundigheid moeten beschikken, bestond er trouwens weinig behoefte aan uitoefening van die verzekering door lokale onderlinge brandwaarborgmaatschappijen of derzelver nevenorganisaties.

Doch ook andere kleine onderlingen, die geen bepaalde levensvatbaarheid vertoonden en over een onvoldoende financiële draagkracht beschikten, ondergingen hetzelfde lot.

Slechts sporadisch werd uit bijzondere overwegingen een uitzondering op bovenbedoeld beginsel gemaakt.

Eenige maatschappijen, welke zich voornamelijk met verzekering van zgn. plattelandsrisico's bezighouden en ieder een op zichzelf te klein grondgebied bestrijken, hebben een belangengemeenschap gevormd in dien zin, dat de gezamenlijke schaden door de gezamenlijke leden zullen worden betaald, waarbij tegelijkertijd de financiële basis grondig werd herzien en verstevigd.

Ingeval tot gedwongen liquidatie werd overgegaan, werd de liquidatiedatum steeds op zoodanig tijdstip gesteld (meestal werd een termijn van een maand in acht genomen), dat de deelnemers tijd en gelegenheid hadden, zich elders opnieuw tegen molestschade te verzekeren.

Doorgaans ging het bij liquidatie zoo, dat alle of bijna alle deelnemers en bloc overgingen naar een bepaalde, andere, groote, molestonderlinge, waarbij de directie der ontbonden maatschappij dan haar bemiddeling verleende.

In die gevallen, waarin de deelnemers der geliquideerde maatschappij op de polis der geliquideerde onderlinge een wettelijk zegelrecht van f 0,18 per f 1.000,— verzekerde waarde hadden voldaan, (verzekering voor onbepaalde tijd), werd door het Departement van Financiën veelal vrijstelling van zegelrecht verleend voor de door de nieuwe maatschappij af te geven polissen.

Oprichting van nieuwe molestonderlingen.

Het Departement gaat met vrij groote gestrengheid te werk ten aanzien van hen, die naast de reeds bestaande nog een nieuwe molestonderlinge willen oprichten.

Van de sedert 1 November 1940 ingekomen 22 aanvragen om goedkeuring tot oprichting werden er 7 afgewezen, 2 vervallen verklaard, 8 ingetrokken en 5 ingewilligd.

Van laatstgenoemde 5 waren er 3, welke zich uitsluitend op bedrijfsmolestschade, één, welke zich uitsluitend op schade door persoonlijke ongevallen, en één, welke zich uitsluitend op schade van gemeenten en andere publiekrechtelijke lichamen wilden toeleggen.

Aan de goedkeuring werd de voorwaarde verbonden, dat de onderlinge verwaarborging niet mocht aanvangen, voordat een bepaald aantal deelnemers en een bepaald ingeschreven kapitaal zouden zijn bereikt. Opmerking verdient in dit verband, dat twee der vijf onderlingen nog steeds niet in werking zijn kunnen treden wegens het niet bereiken van bedoelde minima.

Andere punten van onderzoek.

In dit en het vorige artikel (zie noot¹⁾) werden de belangrijkste maatregelen, welke tot dusver uit het overheidstoezicht zijn voortgevloeid, belicht. Dat er echter op dit gebied nog meer werk te verrichten viel en zal vallen, spreekt wel van zelf. Ook dient aandacht te worden geschonken aan de omstandigheid, dat die maatschappijen, welke na afloop van den huidige oorlog tot liquidatie zullen overgaan, nog geruimen tijd na den vrede noodig kunnen blijken te hebben voor de afwikkeling van schaden. Zij zullen dan hun personeel en kantoor-outillage zoolang in stand moeten houden, zonder dat daar inkomsten uit voorschotstellingen e. d. tegenover staan. In enkele gevallen is daarin bereids voorzien, bijv. door het creëren van een apart liquidatie-reserve-fonds.

Gegevens betreffende bestaande molestonderlingen.

Hier volgen nog eenige cijfers en andere gegevens over de thans nog bestaande molestonderlingen.

Reeds eerder werd vermeld, dat er 63 molestonderlingen hebben bestaan. Hiervan hebben er 14 uit eigen beweging of op instigatie van het Departement tot beëindiging van haar molestwerkzaamheid (liquidatie) besloten. Bovendien werd aan 10 onderlingen de liquidatie gelast en aan 4 verboden, haar werkzaamheid aan te vangen. Voorts werden 5 verzoeken om goedkeuring tot oprichting ingewilligd. Het aantal thans nog bestaande molestonderlingen bedraagt derhalve 40²⁾.

Haar werkzaamheid is onder te verdeelen als volgt:

Roerende en onroerende goederen	25
Uitsluitend roerende goederen	4
Bedrijfsschade (eventueel ook huurderwing)	5
Schade door persoonlijke ongevallen	5
Uitsluitend glasschade	2
Uitsluitend veeschade	1
Uitsluitend transportschade	1
Binnenvaartuigen (casco en bedrijfsschade)	2
Wanneer men deze cijfers bij elkaar telt, komt men tot een getal boven de 40; de oorzaak hiervan is, dat	

¹⁾ In de Nederlandsche Staatscourant van 16/17 Januari 1942, no. 11, komen de namen voor van 46 op 1 Januari 1942 bestaande molestonderlingen. Vgl. voorts de bekendmakingen in de Ned. Stct. d.d. 7 Juli 1942, no. 129, 4 Aug. 1942, no. 149, en 17 Sept. 1942, no. 181.

enkele maatschappijen zoowel roerende én onroerende goederen als bijvoorbeeld bedrijfsschade, persoonlijke ongevallen e. d. verzekeren.

Niet alle 40 maatschappijen voeren een volkomen onafhankelijk bestaan. Vijf harer hebben kortgeleden een belangengemeenschap tot stand gebracht, in dier voege, dat zij gezamenlijk de door haar deelnemers geleden schade zullen dragen en dus materieel als één organisatie zijn te beschouwen; een zesde molestonderlinge zal zich vermoedelijk binnenkort bij deze combinatie aansluiten. Voorts hebben 2 onderlingen haar geheele portefeuille voor de volle waarde herverzekerd bij een andere maatschappij. Dan zijn er 4 organisaties, die eigenlijk meer het karakter van een onderlinge hulpverleningsinstelling vertoonen en waarvan het lidmaatschap slechts openstaat voor leden van een bepaalde onderneming of voor een bepaalde categorie ambtenaren. Twee molestonderlingen zijn nog niet in werking getreden, terwijl de eenige, die zich op transportmolest toelegt, in hoofdzaak tegen de gewone transportgevaren verzekert en daarnaast desgewenscht ook tegen transportmolest dekking geeft.

Indien men deze factoren in aanmerking neemt, zijn er derhalve in wezen nog 26 geheel op zichzelf staande, zuivere molestonderlingen in werking. Twee harer zijn van oorsprong onderlinge brandwaarborgmaatschappijen, welke een afzonderlijke afdeling voor molestverzekering hebben opgericht.

De zgn. verzekeringsperioden, dat zijn de afgesloten tijdvakken, waarover afrekening van schaden plaatsvindt, loopen bij de verschillende maatschappijen uiteen. Dertien molestonderlingen werken met een halfjaarlijksche, elf met een jaarlijksche verzekeringsperiode, terwijl twaalf onderlingen eerst na den vrede de over den geheelen oorlogsduur geleden schaden afwikkelen, met dien verstande, dat twee harer desgewenscht op een vroeger tijdstip tot afrekening van schaden kunnen overgaan. Bij de resteerende vier instellingen geschiedt de uitkeering ofwel dadelijk (3; dat zijn fondsen voor bepaalde ambtenaren), ofwel per kwartaal (1). De kwartaalsafrekening komt ook voor in een der afdelingen van een halfjaarlijksche onderlinge.

Bij een en ander dient men echter rekening te houden met het feit, dat vele maatschappijen krachtens haar statuten en reglementen tusschentijdsche voorschotten op de definitieve uitkeeringen kunnen verstrekken.

Het is tot nog toe zes maal voorgekomen, dat een molestonderlinge tot het heffen van een omslag heeft moeten overgaan, doch deze beperkte zich in die gevallen tot een vrij gering percentage van datgene, waarvoor de deelnemers zich krachtens hun verzekeringsovereenkomsten maximaal aansprakelijk hadden gesteld.

Tot slot nog enkele cijfers over den groei van het aantal verzekerden en het door hen verzekerde kapitaal.

Op 1 Januari 1942 bedroeg het totaal aantal verzekerden 414.721, met een totaal verzekerd kapitaal van f 10.719.085.057,—.

Op 1 Juli 1942 bedroegen deze aantallen respectievelijk 618.250 en f 14.572.992.150,—, op 1 September 1942 737.312 met f 16.351.815.921,— en op 1 October 1942 763.222 met f 16.889.688.255,—.

Dit laatste getal kan worden gesplitst als volgt: roerende en onroerende goederen f 16.142.460.545,—, bedrijfsschade en huurderfing f 290.037.077,—, uitsluitend glasschade f 242.030,—, persoonlijke ongevallen f 319.572.353,—, binnenvaartuigen f 132.276.250,— (casco) en f 5.100.000,— (bedrijfsschade).

Deze cijfers zijn niet exact: enkele maatschappijen moeten wegens hun omvangrijke administratie volstaan met een afgeronde opgave; bij andere is er niet van een bepaalde verzekerde waarde sprake (hiervoor zijn dan ook geen bedragen in vorenstaande opgave verwerkt). Zij geven evenwel een zoo nauwkeurig mogelijk beeld van

de enorme vlucht, welke de onderlinge molestverzekering heeft genomen.

Conclusie.

Het is wellicht niet ondienstig, er op te wijzen, dat men de in dit en het vorig artikel beschreven overheidsbemoeiing niet moet vergelijken met het toezicht zoals dit bijv. op de levensverzekeringsmaatschappijen en de ziekenfondsen wordt uitgeoefend, hetwelk intensiever, meer omvattend en ook veel uitgebreider wettelijk geregeld is. Het optreden van de Overheid ten aanzien van de molestonderlingen is, zooals in den aanvang werd opgemerkt, slechts ingegeven door de noodzaak, te voorkomen, dat in deze nieuwe, beweeglijke, moeilijke, wisselvallige en tijdelijke verzekeringsbranche, waarin velen geld verdienen en waarmede aanzienlijke bedragen zijn gemoeid, ongewenschte toestanden ontstaan. En al worden niet weinige verichtingen met betrekking tot de bedrijfsuitoefening dier onderlingen aan een zekere overheidscontrole onderworpen, wat het beleid, het beheer en de verantwoordelijkheid betreft, blijft het zwaartepunt bij de besturen dier maatschappijen berusten.

Mr. J. H. C. SLOTEMAKER.

DE NOORDELIJKE KANALEN.

Verbetering van de wegen voor het waterverkeer moet naar verschillende criteria worden beoordeeld:

1°. de gestegen bevolking, die haar inkomsten en behoeften zag stijgen;

2°. structuurveranderingen in de scheepvaart, vooral in de binnenscheepvaart, die noodzakelijk werden door verscherping der concurrentie, ook met andere middelen van vervoer, zooals spoor en vrachtauto;

3°. het zooveel mogelijk overbodig maken van omslag van goederen, hetgeen wil zeggen, dat het economische principe in sterke mate wordt gevolgd.

Dat er in de laatste decaden zooveel kanalen werden gemaakt, moet hoofdzakelijk naar genoemde drie punten worden beoordeeld. De bevolking in geheel Nederland en daarmede ook in de drie Noordelijke provinciën is sterk toegenomen. De bevolking van Friesland verdubbelde, die van Groningen en Drenthe verdrievoudigde in de laatste eeuw. In de scheepvaart deden zich sinds den oorlog 1914—1918 veranderingen gelden, die vergroting van bestaande en aanleg van nieuwe waterwegen eischen. Daarbij komt, dat de concurrentie met het wegverkeer, door vergroting van spoorwegwagons en gebruik van vrachtauto's (waaronder zeer groote), werd verscherpt, wat uiteindelijk tot gevolg zal hebben, dat kleine scheepjes moeten verdwijnen. En dan is er een streven om alle waterverkeer zooveel mogelijk in te stellen op dat van het rivierenstelsel en op de kustvaartuigen. Daarbij bleek de Rijn van beslissende betekenis. Men wenscht, dat Rijnschepen zooveel mogelijk met ongebroken last overal in den lande zullen kunnen komen. Daarna komt de Maas naar voren, die, met de daarop ingestelde kanalen, van zooveel betekenis is voor de steenkoolvoorziening van het geheele land. En daarnaast deed, zooals wij reeds opmerkten, zich het kustvaartuig gelden. Het bevaart zoowel de zee, de rivier, als het kanaal, althans als dit laatste daartoe geschikt is.

Dat de verbetering van waterstelsels — zooals het kanaliseeren en normaliseeren van rivieren, het graven van kanalen en het maken van de daarbij behorende werken — in ons land (er zijn landen, als Engeland, waar het anders is) bij uitstek overheidstaak is geworden, zoodat veranderingen in de verkeersmogelijkheid te water geschieden met het oog op publieke voorzieningen, zooals werkloozenzorg, is in dit verband van ondergeschikt belang.

Plannen voor de Noordelijke kanalen.

Wij zien nu de toepassing der drie bovengenoemde

factoren zich in de geschiedenis der Noordelijke kanalen weerspiegelen. Telkens weer moest met veranderingen in de behoeften van het waterverkeer, met de noodzaak ook om de vervoersgelegenheid in het Noorden des lands zooveel mogelijk op de andere deelen van het land in te stellen, rekening worden gehouden. De eerste pogingen om tot het graven van de Noordelijke kanalen te komen, dateeren reeds van omstreeks het jaar 1900 en sedert dien tijd is veel geschied. In genoemd jaar werd een vereeniging ter bevordering van de verbetering, zoowel van de haven van Delfzijl als van de waterwegen naar Groningen — in het bijzonder het Eemskanaal en het kanaal Groningen—Lemmer — opgericht, en wel omdat, volgens het oordeel der oprichters, de diepte dezer kanalen veel te gering was. De ingenieurs van Hasselt en de Koning maakten een ontwerp voor een verbetering van den scheepvaartweg Groningen—Lemmer, met het doel de geheele vaart geschikt te maken voor vaartuigen van 35 m lengte, 6 m breedte en 1,90 m diepgang. Dat wil dus zeggen: een kanaal voor vaartuigen van pl.m. 300 ton. Als men weet, dat de toen reeds bestaande vaarwegen (het waren bochtige vaarten) bevaarbaar waren voor schepen van 31,50 m lengte, 6 m breedte en een diepgang van 1,80 m, dan zien we, dat het toenmalige plan slechts geringe verbetering zou hebben gebracht, ware het direct uitgevoerd. Immers de bestaande vaarwegen waren geschikt voor schepen van 250 ton (het Eemskanaal was een uitzondering).

Maar, onder den druk der omstandigheden werden de plannen van 1900 gewijzigd. Thans is bepaald, dat de ontworpen vaarwegen geschikt zullen worden gemaakt voor schepen met een lengte van 80 m, een breedte van 9,20 m en een diepgang van 2,40 m. Dat wil dus zeggen, dat de lengte der schepen, welke de kanalen zullen kunnen bevaren, meer dan verdubbeld is en dat ook de breedte en diepgang veel grooter zijn geworden.

De nieuwe vaarwegen Groningen—Harlingen, Groningen—Lemmer, met een separatiepunt te Fonejacht, worden geschikt gemaakt voor schepen van 1.000 ton. De kunstwerken van het kanaal Groningen—Lemmer worden ingesteld op schepen van 2.000 ton, zoodat vergroting van den Zuidelijken tak gemakkelijk kan plaats hebben. Er is rekening mede gehouden, dat het kanaalgedeelte Fonejacht—Harlingen, met het oog op kustvaartuigen, later nog kan worden uitgediept.

Of men zich hiermede voldoende op het Rijnverkeer eenerzijds, op de kustscheepvaart anderzijds heeft ingesteld, is de vraag.

De Rijn wordt door vele typen van schepen bevaren. Er zijn er van 300 ton, die Rijnschip worden genoemd, er zijn er van omstreeks 4.000 ton. Enorme sleeptreinen komen op den Rijn voor, 5 of 6 schepen hebben een sleeplengte van 1 km en meer. Er komen zelfs al zeeschepen op den Rijn (voor een deel in Duitsch en ook in Zwitsersch bezit) van bijna 2.000 ton. Het is niet waarschijnlijk, dat deze laatste zich op de kanalen wagen. Maar, met de aken is dat wel het geval en met het oog daarop mag de vraag worden gesteld, of de Noordelijke kanalen, wat de diepte betreft, in de toekomst wel voldoende capaciteit zullen hebben.

De kustvaarders.

Allerwege wordt ingezien, dat de kustvaarders, die de plaats gaan innemen van schepen van 500 tot 2.000 ton, een goede toekomst hebben, ook na het einde van den oorlog. Zij toch kunnen zoowel de zee als de rivier en het kanaal bevaren. Zij hebben slechts weinig arbeidskrachten noodig. Laad- en loswerktuigen bevinden zich aan boord, zoodat zij overal om lading kunnen komen, waar de capaciteit van de waterwegen voldoende is. Steeds verder zwermen zij uit. Men weet, dat zij reeds de Middellandsche en de Oostzee bezoeken, dat zij zich zelfs een enkelen keer op den Atlantischen Oceaan waagden om Amerika te bereiken.

Ook een plaats, betrekkelijk ver landinwaarts gelegen, kan „zeehaven” worden en daarmee doen deze „kleine grijze duivels”, die de laatste jaren vóór den oorlog op de meest uiteenlopende plaatsen in ons land werden gebouwd, de groote havens (zij maken immers omslag overbodig) en de binnenscheepvaart een scherpe concurrentie aan. Zij eischen, dat de binnenwateren geschikt worden gemaakt. En in Friesland, dat twee plaatsen bezit, die misschien kustvaarders kunnen bouwen, nl. Lemmer en Harlingen, stelt men zich daarop in. Er moet rekening mede worden gehouden, dat de kustschepen een ongelijken diepgang hebben en dat zij ongelijk van bouwhoogte zijn. Het maken van bruggen moet in overeenstemming met door de kustvaart te stellen eischen geschieden. En ook de diepte der kanalen dient daarop te worden ingesteld. Met de Twenthekanalen is het zelfs zoo, dat kustvaarders niet ongeladen de bruggen daarover kunnen passeeren. Er zijn trouwens ook groote Rijnschepen, die, wat lengte, breedte en diepgang betreft, geladen deze kanalen wel kunnen bevaren, doch die ledig met kajuit en stuurstelling te hoog liggen om de bruggen te kunnen passeeren.

Welnu, men heeft van Friesche zijde gepoogd de doorvaarthoogte der bruggen zooveel mogelijk op behoeften der kustvaarders in te stellen. Te betreuren valt het, dat de vrije doorvaarthoogte van de bruggen niet overal gelijk is uitgevallen. Dat kan een belangrijke handicap worden. Men meende van sommige zijde met een vrije doorvaarthoogte van 7 m genoeg te kunnen nemen. Friesland wilde een grootere en op sommige plaatsen heeft zij die dan ook, zij het met veel moeite, verkregen. Het is de vraag, of de diepte voldoende zal zijn. Het valt te betwijfelen, vooral in het tracé Fonejacht—Harlingen. Hier is het kanaal voor kustvaarders met vrij grooten diepgang te ondiep. Moderne kustvaarders zullen er niet kunnen komen. Men heeft echter momenteel allen tijd kalm aan te zien, wat er dient te geschieden.

Want er wordt thans nog wel aan de Noordelijke kanalen gewerkt, maar het tempo is uitermate traag, als gevolg van de oorlogsomstandigheden. Beslissingen, soms van een groote draagwijdte, werden den laatsten tijd wel genomen.

De loop der kanalen; de Noordelijke arm.

Zooals men weet, ging het plan tot het aanleggen der kanalen uit van de provincie Groningen. Deze provincie had er echter rekening mede te houden, dat het grootste deel van den loop der kanalen, nl. $\frac{2}{3}$, op Frieschen bodem komt. Zij heeft daarmee stellig onvoldoende gerekend en, naar onze meening, liet zij zich soms ook vooral door Groningsch belang leiden. Zoo heeft zij eerst Harlingen, de concurrent van Delfzijl, niet in het plan willen betrekken. Daarmede werd natuurlijk ook Leeuwarden uitgeschakeld. Daarna, toen wel rekening werd gehouden met het belang van Harlingen, heeft zij den aanleg van den Westelijken zijtak van het kanaal (naar Harlingen dus) willen vertragen. Van Harinxma thoe Slooten, de Commissaris der Provincie Friesland, heeft steeds in den bres gestaan voor den bouw van het gedeelte Fonejacht—Harlingen en daarom zal die zijtak het *Harinxmakanaal* worden genoemd.

Friesland streefde naar gelijktijdigheid en gelijkwaardigheid in de uitvoering van het kanaal naar zijn eenige zeehaven: *Harlingen*. De gelijktijdigheid werd ten volle, de gelijkwaardigheid, zooals hiervoor bleek, slechts ten deele verkregen. Harlingen krijgt wel een 1.000 tons kanaal, maar de kunstwerken worden niet ingesteld op een kanaal van 2.000 ton, zooals met den Zuidelijken arm wel het geval is.

In Friesland bestond een groote strooming om, met het oog op de mogelijkheid van stremming van de vaart door ijszetting, *alleen* het kanaal van Groningen naar Harlingen te graven. Er waren nog andere overwegingen, die men daarvoor liet gelden en wel de gunstige ligging van deze stad. Men zou nl. met elke windrichting en

-kracht van Harlingen uit naar Holland kunnen oversteken, daarbij gebruik makende van de Noord- of de Zuidzijde van den Afsluitdijk. Bovendien is Harlingen reeds een gevestigd binnenscheepvaartcentrum en gaat men van de veronderstelling uit, dat het een centrum van kustvaart kan worden. Er is een uitstekend ingerichte scheepswerf te dier plaatse.

Harlingen voelt zich een weinig onbehagelijk door de groote kanaalwerken, die er thans worden uitgevoerd en men heeft het besef, reeds eenige malen onder woorden gebracht, dat de stad (zij telt sinds 1860 pl.m. 10.000 inwoners) er door het kanaal niet op vooruit zal gaan. Men vreest, dat de schepen rechtstreeks naar Leeuwarden zullen doorvaren. Een vrees, die niet geheel ongegrond is.

Er komen twee sluizen te Harlingen en wel aan de Noordzijde der stad. Er zal een groote sluis komen in de eerste plaats met het oog op de scheepvaart. De groote sluis zal een schutkolk lengte krijgen van 132 m, welke door een tusschenhoofd kan worden onderverdeeld in twee kolken met schutlengten van 80 m en 40 m. De breedte van deze sluis in de hoofden en in de kolk zal 12 m zijn en de drempeldiepte 4,40 n.a.p.

De tweede sluis, die met het oog op de belangen van den Frieschen boezem wordt gemaakt (men wil de verzouting beperken), krijgt een schutlengte van 40 m, een breedte in de hoofden en de kolk van 7 m en een drempeldiepte in de hoofden van 2,66 m n.a.p.

In verband met de uitloozing van het kanaal ten Noorden van Harlingen zal de haven wijziging ondergaan. Verscheidene plannen ten aanzien daarvan zijn reeds onderzocht in het waterlooppkundig laboratorium te Delft. Het onderzoek daar is op het oogenblik, dat wij dit schrijven, bijna afgelopen.

Zoo geschiedt er dus in en rond Harlingen veel, waardoor de stad wat onwennig is, veel, dat op haar toekomst van invloed zal zijn. Kan de stad optimistisch zijn of pessimistisch? Een zeker optimisme is goed, want een kanaal houdt steeds meer dan één mogelijkheid in. Aangezien kanalen vestigingsplaatsen zijn voor industrie en wij mogelijkheden voor industrie te Harlingen aanwezig achten, mag ook een zeker optimisme bestaan.

De plaats van Leeuwarden.

Ook Leeuwarden heeft zich op het nieuwe kanaal in te stellen. Veel strijd is gevoerd over de vraag, of het kanaal langs de Noordzijde of de Zuidzijde van Leeuwarden moet komen. De Minister van Waterstaat liet zich in zijn Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer 17 April 1938 als volgt uit: „Naar het oordeel van den Minister en van Gedeputeerde Staten van Groningen is eenige voorkeur gerechtvaardigd, om het kanaal Fonejacht—Harlingen langs de Noordzijde van Leeuwarden te leggen, vooral omdat hierdoor twee kruisingen met spoorwegen minder zullen voorkomen dan bij verlegging langs de Zuidzijde van de stad. De Minister en Ged. Staten van Groningen hebben echter toegezegd, dat zij, indien Ged. Staten van Friesland aan de Zuidelijke verlegging de voorkeur geven, zich daarbij zullen neerleggen, mits hieruit geen grootere kosten voor hen voortvloeien. De beslissing berust derhalve niet bij den Minister”.

Ook hierover heeft men in Friesland veel gesproken en geschreven. Daarbij kwam de kwestie van het provinciaal bevooroordeeld zijn voortdurend ter sprake. Het is o.i. echter het beste om den aanleg en den loop der Noordelijke kanalen als een vraag van nationaal belang te zien en te behandelen.

Friesland heeft tenslotte de voorkeur gegeven aan een Zuidelijke omlegging, langs Leeuwarden. Bestekken zijn al gemaakt, maar, zoo werd aangeteekend voor den dienst 1942: „Het werk werd, in afwachting van de verkrijging van het noodige materieel, aangehouden”.

Het eindpunt van den Zuidelijken arm.

Vooraf over het te kiezen eindpunt van den Zuidelijken

arm der Noordelijke kanalen is veel strijd gevoerd. De provincie Groningen bleek geporteerd voor Stavoren. Een deel van de Friezen ook. Nationaal werd echter de voorkeur aan de Lemmer gegeven. Vele Friezen gaven aan de laatste plaats ook, de voorkeur en ook een Groningsche Kamer van Koophandel deed dat.

Sneek en IJlst waren voor Stavoren, alsook eenige Kamers van Koophandel in het Westen des lands. Sneek en IJlst verwachtten veel van een kanaalarm naar Stavoren, en wel met het oog op een eventueele uitbreiding der industrie.

De Minister stelde een commissie in, de zgn. Commissie Schlingemann, die te onderzoeken kreeg waar het eindpunt van den Zuidelijken arm zou moeten komen. Deze Commissie uitte zich ook over ontwikkelingsmogelijkheden van IJlst en Sneek en concludeerde, dat deze niet gediend werden met den aanleg van een kanaal naar Stavoren. Zij nam deze steden als het ware tegen zich zelve in bescherming en meende, dat de belangen dezer steden het best werden bevorderd door een kanaal naar Lemmer. Er zou een groot dwarskanaal kunnen worden gemaakt, de zgn. Houkesloot, en daaraan zou, naast de industrie, die er zich reeds vestigde, nieuwe industrie kunnen komen.

De Commissie Schlingemann sprak zich tenslotte unaniem en zonder eenig voorbehoud uit voor het maken van het eindpunt te Lemmer en wel op grond van de volgende overwegingen:

1°. Stavoren zal zich niet zoo goed tot scheepvaartcentrum kunnen ontwikkelen als Lemmer. De plaats, die eerstgenoemde haven thans te dien aanzien inneemt, is een gevolg van bijzondere omstandigheden.

2°. Stavoren had vroeger waarschijnlijk eenige mindere ijsbezetting dan Lemmer, maar daarin zullen waarschijnlijk veranderingen komen, nu het IJselmeer is ontstaan.

3°. De Hollandsche kust (Schellingwoude, soms Enkhuisen) kan met evenveel of bijna even geringe kosten van de Lemmer uit worden bereikt.

4°. Lemmer ligt aan de Noordoostpolder, die, wanneer zij zich behoorlijk ontwikkelt, van groot voordeel voor deze plaats zal blijken te zijn.

5°. De Lemmer ligt precies tegenover den Ketelmond, zoodat de IJssel gemakkelijk bereikbaar is. Dit argument spreekt sterk, nu men begonnen is met kanalisatie van den Gelderschen IJssel.

6°. De Duitsche Rijn zal gemakkelijker kunnen worden bereikt.

7°. Het Zuiden en Oosten der lands kunnen gemakkelijker in het verkeer met het Noorden worden betrokken.

Wij kunnen ons van harte met het standpunt van de Commissie Schlingemann vereenigen, zooals wij reeds in verschillende beschouwingen tot uiting hebben gebracht. Men is thans bezig aan het tracé naar Lemmer. Er zijn verschillende bestekken; bruggen en sluizen worden gemaakt.

Van het Koeverdmeer af zal het nieuwe kanaal loopen langs het stroomkanaal, over de Groote Brekken en langs een nieuw gegraven gedeelte naar een punt, ten Westen van het Provinciaal stoomgemaal aan het IJselmeer.

Hier zal een schutsluis worden gemaakt en wel een van zeer groote afmetingen. Er zal een schutkolk lengte komen van 260 m, voorzien van een tusschenhoofd. De wijdte van de hoofden zal bedragen 16 m; de drempeldiepte 4,50 m n.a.p. De schutkolk lengte is hier dus tweemaal grooter dan die van de sluis van Harlingen.

Wanneer de nieuwe kanalen gereed zullen zijn, is met geen mogelijkheid te voorzagen. En intusschen zijn er nog steeds vragen, die ook in dit opzicht moeten worden opgelost.

De andere kanalen in het Noorden.

Zoo is er de vraag van de andere kanalen in het Noorden. In hoeverre zullen zij zich op de grootscheepsche vaarwateren

ren van 1.000 of 2.000 ton aansluiten? In de provincie Groningen is men reeds met verbeteringen van andere kanalen begonnen. Men wil zooveel mogelijk aansluitingen op het nieuwe kanaal, dat immers, voorzover dit het Groningsche gedeelte betreft, reeds zoo goed als gereed is. Men heeft tenminste een voorbeeld, waarnaar men zich kan richten. En zoo worden dan het Aduarddiep en het Wischoterdiep verbeterd. Het wordt groote werken. Ook kleinere kanalen worden voor grotere schepen geschikt gemaakt. Het gaat net als met de wegen. Zoodra er hoofdverkeersaders komen, gaat men ook de kleinere verkeersaders verbeteren.

Een andere vraag is, hoe de provincie Groningen zich verder zal ontwikkelen. Deze provincie, al kan zij toch nog agrarisch worden genoemd, heeft reeds een belangrijke industrie. De stad Groningen zal, zoals zij steeds deed, ook in de toekomst daar alle verkeer tot zich trekken. En men hoeft er niet aan te twifelen, dat zulks meer industrialisatie tot gevolg zal hebben. Bij Groningen sluit zich Drenthe aan. Het Drenthse belang wordt voor een groot deel door Groningen gediend. Friesland is een vraag op zichzelf. In sommige Friesche kringen bestaat de vrees, dat de kanalen industrialisatie, dus, volgens de meening van deze kringen, ontwrichting van de provincie tot gevolg zullen hebben. O.i. heeft Friesland als agrarische provincie inderdaad een voorbeeldeloze betekenis. Maar dat mag nooit reden zijn om industrialisatie, waardoor ten slotte meer personen een bestaan kunnen vinden en die niet in tegenstelling tot landbouw en veeteelt behoeft te staan, tegen te gaan.

Sommigen in Friesland gingen zoover om te zeggen: de kanalen worden ons opgedrongen. Maar, zoo ging men verder, nu zij er moeten komen, dienen zij ook zoo goed mogelijk te zijn. In feite voelt men die kanalen echter als wonden aan het landschap toegebracht.

Friesland zal naar onze meening geen schade van de kanalen ondervinden. Integendeel, ook Friesland heeft belangen, die daardoor kunnen worden gediend. Er zal aanvoer van grondstoffen voor den landbouw kunnen plaatsvinden en wel op groote schaal. Hiernaast kunnen de kanalen worden benut voor den aanvoer van wegenmaterieel.

Het is inderdaad wel eens geschied, dat een verkeersader „braak” bleef liggen of slechts ten deele benut werd. Dit zal in ons land zeker niet het geval zijn. Ook in Friesland niet.

Op den IJssel is een druk verkeer ontstaan met het oog op voorzieningen in scheepvaartbehoefte. Er kwamen olieschepen, benzinstations, etc. Een klasse van neringdoenden stelde zich daarop in. Men mag de verwachting koesteren, dat het ook in Friesland en Groningen zoo zal zijn.

De positie der Noordelijke kanalen in ruimer verband.

Een vraagstuk, dat dikwijls naar voren is gekomen, was ook: zullen de Noordelijke kanalen een internationale positie innemen? Mede met het oog daarop werden zij gegraven. Men zal zich in het Noorden instellen op het Rijnverkeer op groter schaal dan thans het geval is en ook op het kanaalverkeer van Duitschland. Er zullen Oostzeeverbindingen zijn. Waar? Het is niet te zeggen. Wij kunnen er wel op wijzen, dat ons van verschillende zijden verzoeken bereikten inlichtingen te geven over de mogelijkheden, die het nieuwe kanaal ook in dit opzicht zal bieden. Met de kustvaarders zal veel gedaan kunnen worden. Men denke er eens aan, dat, in den Nieuwen tijd nog, Friesland geweldig veel Oostzeeverbindingen had. De registers van den Sonttol spreken in dat opzicht duidelijke taal. En het waren niet alleen de Friesche zeeplaatsen, als Harlingen en Stavoren, die haar schepjes naar de Oostzee zonden, het waren ook meer landinwaarts gelegen dorpen, die dat deden, zelfs in het Zuid-Oosten der provincie. En nu zullen er misschien kustvaarders

kunnen komen, die nog meer zullen kunnen bereiken. Reizen misschien naar het Middellandsche zeegebied. Dit alles is echter, zooals wij reeds schreven, een quaestie van afwachten.

Dan is er de vraag naar de ontwikkeling van de Lemmer. Hoe zal die geschieden? Zal er wel ontwikkeling zijn? Lemmer krijgt wel opeens veel van het goede. Lemmer komt aan den Noordoostpolder te liggen. Lemmer wordt eindpunt van het kanaal. Het kan veel verwachten en dat eischt een heele aanpassing. Personen kunnen zich dikwijls niet aan nieuwe mogelijkheden aanpassen, maar met plaatsen kan dat eveneens het geval zijn.

Er is ook een vraag: van welk standpunt uit moeten de nieuwe kanalen in het Noorden worden bekeken?

Wij kunnen daarop slechts één antwoord geven: in de eerste plaats van een nationaal standpunt uit. Het centrum van ons land wordt gevormd door de beide volkrijke Hollanden. Als men van daaruit de periferie van ons land wil bereiken, dan moeten er groote vaarwegen zijn. Men kan zich niet voorstellen, dat wereldhavens in haar nabijheid kleine kanalen zullen hebben. En zoo heeft men het dan ook gezien. Groningen is met het plan begonnen en men spreekt dan ook van de Groningsche kanalenplannen, maar men moet tenslotte deze kanalen toch zien als getrokken van de beide Hollanden uit. De scheepvaart van de Noordelijke kanalen zal dan ook, zoo zegt de Commissie Schlingeman, voor $\frac{5}{6}$ op Schellingwoude (of Enkhuizen) gericht zijn, voor $\frac{1}{6}$ op den Ketelmond. Al moghen deze cijfers aan gerechten twijfel onderhevig zijn, althans de toekomst, dat men erin wil weg, dat verbindingen op de beide Hollanden wel van het meeste belang zullen blijven. Te meer, waar Amsterdam een prachtige verbinding op den Rijn en daarmee met het Zuiden krijgt.

En zoo mag men dan ook de Noordelijke kanalen in zekeren zin zien als verlengstukken van onze groote havens.

Dr. E. VAN HINTE.

INGEZONDEN STUKKEN.

PRIJSBEHEERSCHING VAN BOUWGROND.

Prof. Dr. W. C. Mees R.Azn. schrijft ons:

In een zijner steeds belangwekkende artikelen over woningvoorziening wijdt Dr. Ir. H. G. van Beusekom in „E.-S.B.” van 16 September jl. beschouwingen aan prijsbeheersching van bouwgrond.

Hij geeft hier als zijn meening te kennen, dat de prijs van bouwterrein voortaan in het algemeen de landbouwwaarde niet mag te boven gaan. Slechts die grond, welke reeds op 9 Mei 1940 een hooger prijs kon bedingen, zou ook in de toekomst (slechts gedurende een beperkt aantal jaren?) tot ten hoogste dien prijs mogen worden verkocht.

Het is niet mijn bedoeling hier de juistheid van zoodanige regeling te beoordeelen. Ik zou het echter waardeeren, indien de schrijver nog eens zou willen uiteenzetten, hoe hij zich bij de gewenschte prijsregeling de toekomst onzer gemeentelijke grondbedrijven¹⁾ denkt. Zooals bekend, hebben vele gemeente soms groote uitgestrekheden bouwterrein met geleend geld gekocht, met de uitgesproken bedoeling, dat de op dat geld te betalen rente, verminderd met de veelal geringe opbrengst van den grond, te zijner tijd in een hooger grondprijs zal worden teruggevonden. De door den schrijver als blijvende maatregel gewenschte prijsstop zou den geheelen opzet dezer grondbedrijven omverwerpen en vele gemeenten voor groote financieele moeilijkheden plaatsen.

Naschrift.

Gaarne zal ik binnenkort op deze kwestie nader ingaan.

Dr. Ir. H. G. VAN BEUSEKOM.

¹⁾ Men zie over deze bedrijven het artikel van G. A. Delfos: „Grondbedrijven”, in „E.-S.B.” van 2 Sept. 1942, pag. 393.

BOEKBESPREKINGEN.

Mr. Dr. C. H. Pastoor: „De grondslagen van ons handelsrecht”. (Arnhem 1942; Uitg. G. W. van der Wiel & Co., 84 blz.).

Dit werk valt in drie hoofdstukken uiteen. Het eerste is gewijd aan oud handelsrecht. Het wordt gevolgd door een tweede, waarin nieuw handelsrecht de revue passeert. Daaraan wordt in een derde hoofdstuk toegevoegd een onderzoek naar de juistheid van het bestaan van afzonderlijk handelsrecht.

Het eerste hoofdstuk bespreekt de begrippen „kooplieden”, „daden van koophandel” en „zaken van koophandel” en de aan deze begrippen verbonden rechtsgevolgen, in het bijzonder de bezwaren, welke het hanteeren daarvan in het rechtsleven verwekte. De Wet van 2 Juli 1934, Stb. no. 347, ruimde deze begrippen op. De bespreking zou haar nut kunnen hebben als geschiedkundig overzicht, dat voor het nageslacht de moeilijkheden boekstaft, welke wij ondervonden. Echter, zoo die behoefte al bestaat, dit summier overzicht voorziet daarin o. i. niet.

De beschouwing van het nieuwe handelsrecht is gewijd aan de beteekenis van „bedrijf”, zooals deze term voorkomt in het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Koophandel. Zij is verdeeld in vier paragrafen met een korte inleiding en een besluit. De schrijver bespreekt achtereenvolgens de geschiedenis van de Wet van 2 Juli 1934, het bedrijf in de rechtspraak, de beteekenis van het bedrijf in het privaatrecht en het bijzonder recht voor de bedrijfsuitoefening. Hoofdzakelijk vat hij samen de opvattingen over bedrijf, geuit in de diverse kamerstukken betreffende de wet en in de rechtspraak over eenige bijzondere wetten (Ongevallenwet en Wet Inkomstenbelasting). Overtuigend lijkt mij schrijvers analyse van het begrip bedrijf niet. Terecht becritiseert hij echter het feit, dat bij makelaar en commissionair de Wet van 2 Juli 1934 den term beroep door bedrijf heeft vervangen. Beroep brengt inderdaad voldoende het regelmatig karakter hunner werkzaamheid tot uiting. Een eigen opvatting heeft de schrijver over den term „rechtsbegrip” (blz. 39). Overigens is er m.i. weinig oorspronkelijks en nieuws in het werk te vinden.

Het derde hoofdstuk behandelt het bestaansrecht van afzonderlijk handelsrecht. In enkele bladzijden wordt een historisch overzicht gegeven van het ontstaan van dit afzonderlijk handelsrecht elders en in het bijzonder in ons land. Daarna volgen eenige, meerendeels weinig actuele, argumenten van anderen pro en contra unificatie van het privaatrecht, welke de schrijver becritiseert. Waarna de auteur den wensch uitsprekt (blz. 84) „dat ook in ons land de dag nadert, waarop de wetgever, hopelijk bevrijd van zoogenaamde conservatieve elementen, terugkeert tot het juiste beginsel en systeem en een einde maakt aan den met onze eigen nationale geschiedenis strijdenden toestand van scheiding van het privaatrecht”. Het komt mij voor, dat de schrijver het probleem wel wat tragisch ziet. En dat hij bovendien niet voldoende recht laat wederbaren aan de macht der traditie, welke hij nochtans niet miskent. Immers, aldus de schrijver (blz. 65): „al uitte de kracht der (Fransche) revolutie zich in het omverhalen van muren en wallen en al werd aan vele instellingen een einde gemaakt en met vele opvattingen uit het verleden gebroken, de omwenteling bleek evenwel niet zoo machtig, dat de macht der traditie werd verslagen”.

Onze wetgever kwam aan vele bezwaren, welke aan een afzonderlijk handelsrecht kunnen kleven, tegemoet, toen hij bij de Wet van 2 Juli 1934 de scheidslinje tusschen burgerlijk en handelsrecht vervaagde. Daarop, wijst, dunkt mij, ook min of meer schrijvers ondervinding (blz. 33) bij zijn speurtocht in het arsenaal der jurisprudentie, dat tot heden de rechter geen uitspraak heeft gedaan

omtrent de beteekenis van het bedrijf, zooals deze term in het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Koophandel voorkomt.

Mr. Dr. Th. W. F. SPEETJENS.

OVERHEIDSMATREGELEN OP
ECONOMISCH GEBIED.

HANDEL EN NIJVERHEID.

Arbeidszaken. Vaststelling van een bindende landelijke regeling van loonen en andere arbeidsvoorwaarden in de baksteenindustrie. (E. V. 9/10/42, pag. 1235; Stct. No. 193).

Buitenlandsche handel. Besluit inzake vrijstelling van invoerbelasting bij invoer van eenige metaalertsen, alsmede zink in ruwen vorm, ook uit andere landen dan Duitschland. (E. V. 9/10/42, pag. 1234).

Nadere regeling inzake het verleen van uitvoermachtigingen voor boomkwekerijproducten. (E. V. 16/10/42, pag. 1266; Stct. No. 196).

Economische rechtspraak. Nadere bepalingen in verband met de nieuwe regeling van de tuchtrechtspraak voedselvoorziening. (E. V. 9/10/42, pag. 1234; Stct. No. 193).

Griendhout, riet en biezen. Afkondiging van een aantal verordeningen inzake productie van, handel in en verwerking van griendhout, riet en biezen. (E. V. 9/10/42, pag. 1234; Voedselvoorzieningsblad No. 28 d.d. 2/10/42).

Handel. Regeling inzake aanvraag van installatiemateriaal en snoer door electrotechnische winkelbedrijven. Nadere mededeeling inzake de inschrijvingsplicht voor handelaren in gebruikte machines bij het Bureau voor Metalenverwerkende Industrie. Vastlegging van administratievoorschriften voor slagers. Aanvullende beperkende bepalingen inzake het in voorraad hebben, verhandelen of verwerken van teer. (E. V. 16/10/42, pag. 1264 en 1265; Stct. Nos. 197 en 199).

Industrie. Vervaardigingsverbod voor electrische verwarmingsapparaten. Fabricagevoorschriften voor lederen drijfriemen. (E. V. 9/10/42, pag. 1235; Stct. Nos. 190 en 193).

Afkondiging van een steunregeling voor stilgelegde bedrijven in de baksteen- en kalkzandsteenindustrie. Intrekking van eenige dispensaties van het verbod tot het vervaardigen of in voorraad houden van bepaalde huishoudelijke artikelen. (E. V. 16/10/42, pag. 1266; Stct. No. 196).

Metalen. Bepalingen inzake het organiseren en uitvoeren van een herddistributie van ijzer en staal. Verlenging van den geldigheidsduur van „Metaldeckungsbescheide” voor uitvoering van Deutsche orders. (E. V. 16/10/42, pag. 1265 en 1266; V. B. No. 26).

Organisatie bedrijfsleven. Nadere regelingen inzake de organisatie van mayonaise- en slasausfabrieken. (E. V. 9/10/42, pag. 1235; Stct. No. 192).

Beschikking van de Organisatie-Commissie, waarbij de vakgroep „Detailhandel in Rijwielen” wordt ingesteld. (E. V. 16/10/42, pag. 1265; Stct. No. 198).

Prijsregelingen. Nadere prijsvoorschriften met betrekking tot de prijsregeling bij den handel in witlof- en cichoreiwortelen. (E. V. 9/10/42, pag. 1234; Stct. No. 193).

Nadere prijsvoorschriften inzake vaststelling van maximum-prijzen voor uit cacao-doppen bereid theesurrogaat, aanvullende bepaling met betrekking tot de prijzenbeschikkingen voor turf, en vaststelling van brutowinstmarges bij den handel in suikerwerkartikelen. (E. V. 16/10/42, pag. 1264 en 1265; Stct. Nos. 195 en 199).

Rubber. Uitbreiding van de definitie van rubber in de Rubberbeschikking 1939 No. 2 tot kunstmatig gewonnen rubberachtige stoffen met dezelfde toepassingsbestemming als natuurrubber. (E. V. 16/10/42, pag. 1266; Stct. No. 197).

Turf. Intrekking van de dispensatie op het vervoer-

verbod ten aanzien van turf e. d., waardoor dus voortaan voor het vervoer van deze producten een vergunning van het Rijkskolenbureau is vereischt. (E. V. 9/10/42, pag. 1234; Stct. No. 190).

Verkoop- en afleveringsverbod voor bepaalde artikelen. Afkondiging van een besluit, waarbij voor een aantal met name genoemde artikelen voorloopig een verkoop- en afleveringsverbod voor industrie, groot- en tusschenhandel is ingesteld. (E. V. 16/10/42, pag. 1264; Stct. No. 200).

Verstrekken van inlichtingen. Verordening van den Rijkscommissaris inzake de verplichting tot het verstrekken van inlichtingen op eischend gebied met betrekking tot aanwezig of benodigden arbeid, grondstoffen en andere productiemiddelen, economische prestaties, en behoeften. (E. V. 16/10/42, pag. 1266; V. B. No. 26).

LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING.

Landbouw. Nadere regelingen ter uitvoering van het Kweekersbesluit. Inleveringsplicht in bepaalde provincies voor blauwmaanzaadkaf voor de bereiding van morphine. Regeling inzake de inlevering van sluitkoolzaad door telers. (E. V. 9/10/42, pag. 1235/36; Stct. No. 192).

Pluimvee. Publicatie van de Pluimveeregeling 1942/43, waarbij opnieuw voorschriften zijn vastgesteld inzake het houden van kippen, eenden, kalkoenen en ganzen. Regeling inzake aflevering van kooiwild door kooikers aan door het Bedrijfschap voor Pluimvee en Eieren aangewezen handelaren. (E. V. 9/10/42, pag. 1236; Stct.

No. 193; Voedselvoorzieningsblad No. 28 d.d. 2/10/42).

Stroo. Vaststelling van bepalingen inzake het voorhanden hebben, verhandelen, vervoeren en verbruiken van stroo. (E. V. 9/10/42, pag. 1236; Voedselvoorzieningsblad No. 28 d.d. 2/10/42).

Tuinbouw. Afkondiging van een bekendmaking van den Regeeringscommissaris voor de Bodemproductie, waarin de voor 1943 geldende voorschriften inzake de teelt van tuinbouwgewassen zijn vervat. (E. V. 9/10/42, pag. 1236).

Varkensvet. Ieder, die een varken slacht, dient het daarvan afkomstige vet in te leveren bij het Vee- en Vleeschaankoopbureau. (E. V. 9/10/42, pag. 1236; Voedselvoorzieningsblad No. 29 d.d. 5/10/42).

GELD-, CREDIET- EN BANKWEZEN EN BELASTINGEN.

Effectenhandel. Besluit, waarbij de koop en verkoop, alsmede ruiling van aandelen, depôtfractie- en participatiebewijzen slechts via de Vereniging voor den Effectenhandel of de Vakgroep Makelaars in Effecten is geoorloofd. (E. V. 9/10/42, pag. 1234; Stct. No. 190).

VERKEER.

Binnenvaart. Besluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, waarbij nieuwe tarieven zijn vastgesteld voor sleeploon en vervoerprijzen in de internationale binnenscheepvaart. (E. V. 9/10/42, pag. 1235; Stct. No. 190).

MAANDCIJFERS.

Maandcijfers en weekcijfers betreffende den economischen toestand van Nederland.
(Centraal Bureau voor de Statistiek)

Omschrijving maandcijfers	Eenheid	1941				1942								
		Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jan.	Febr.	Mrt.	Apr.	Mei	Juni	Juli	Aug.	Sept.
<i>Giroverkeer.</i>														
Nederlandsche Bank	f 1.000.000	2067	2053	3037	2015	1660	1420	2206	1886	2131	2086	2103	1902	1879
Postchèque- en Girodienst	f 1.000.000	1550	1677	1624	1576	1536	1341	1443	1520	1659	1606	1682	1549	1586
<i>Rentestanden.</i>														
Wisseldisconto Nederl. Bank	%	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Prolongatierente, A'dam	%	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
Callgeldnoteeringen, „	%	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,64	1,29	1,14	1,40	1,26
Rendement oblig. „	%	3,63	3,60	3,63	3,74	3,71	3,65	3,58	3,60	3,57	3,54	3,50	3,52	3,58
Hypotheekrente onroerende goederen	%	4,16	4,14	4,11	4,14	4,11	4,06	4,08	4,06	4,05	4,09	4,20	4,09	4,09
Hypotheekrente schepen	%	5,05	5,11	5,09	5,10	5,09	5,00	5,03	5,05	4,94	5,17	4,54	5,01	5,01
<i>Koersen van Aandeelen.</i>														
Algemeen indexcijfer	1930=100	143,0	141,1	149,9	142,8	131,6	125,5	123,1	134,6	128,3	133,4	134,1	141,4	136,0
Nijverheid	1930=100	161,3	157,4	167,9	169,8	166,4	163,1	160,5	171,4	163,4	169,3	172,3	181,5	173,9
w.o. prod. middelen industr.	1930=100	154,1	150,2	161,4	163,6	160,4	157,5	154,4	167,1	159,0	164,6	167,6	176,6	170,0
cons. goederen industr.	1930=100	170,7	166,8	176,6	177,9	174,5	170,5	168,5	176,9	169,3	175,5	178,5	187,8	187,0
<i>Spaarbanken.</i>														
Rijkspostspaarbank, inlagen	f 1.000.000	10,66	10,31	11,26	12,26	12,73	13,72	14,29	12,89	14,41	14,10	14,18	14,19	14,59
Rijkspostspaarbank, terugbetalingen	f 1.000.000	13,93	13,57	11,51	9,48	8,35	7,57	10,25	10,88	10,17	9,70	10,53	9,28	9,29
Bijzondere spaarb., inlagen	f 1.000.000	13,87	13,72	15,29	13,48	18,09	16,54	16,57	15,23	18,41	15,93	16,47	15,92	
Bijzondere spaarbanken, terugbetalingen	f 1.000.000	12,92	13,24	14,56	11,93	12,07	10,04	12,44	12,44	14,45	12,54	13,56	11,93	
<i>Hypotheek. (nwe. inschrijv.)²⁾</i>														
Totaal	f 1.000.000	23,96	31,83	30,13	77,72	24,32	40,93	39,85	45,57	46,48	35,52	42,75	26,14	
w.v. op gebouwen	f 1.000.000	20,53	28,05	24,92	43,25	20,44	36,06	34,01	40,15	38,03	29,83	35,17	21,01	
op landerijen	f 1.000.000	2,97	3,44	3,90	4,87	3,68	4,41	5,34	4,85	8,19	4,82	4,86	4,35	
op schepen	f 1.000.000	0,46	0,34	1,31	29,60	0,19	0,46	0,50	0,57	0,26	0,87	2,72	0,78	
<i>Werkloosheid, werkloozenzorg.</i>														
Geheel werklozen	1.000	103	100	101	123	136	139	119	87	74	62	57	53	\$49
Tewerkgestelden	1.000	56	57	62	70	75	72	60	52	48	43	40	36	\$34
Geplaatsten in Duitsland ³⁾	1.000	134	141	151	150	153	157	166	173	189	207	212	215	
„ „ Frankrijk	1.000	27	29	29	29	29	29	29	30	31	33	35	37	

Omschrijving weekcijfers.	Eenheid	1942												
		20/25 Juli	27 Juli/1 Aug.	3/8 Aug.	10/15 Aug.	17/22 Aug.	24/29 Aug.	31 Aug./5 Sept.	7/12 Sept.	14/19 Sept.	21/26 Sept.	28 Sept./3 Oct.	5/10 Oct.	12/17 Oct.
<i>Nederlandsche Bank (Maandag)</i>														
Binnenlandsche wissels	f 1.000.000	145	151	233	203	196	186	20	228	231	246	250	334	297
Papier op het buitenland	f 1.000.000	1141	1179	1187	1221	1263	1287	1304	1309	1320	1346	1360	1374	1379
Bankbiljetten en assign. in omloop	f 1.000.000	2427	2451	2500	2507	2524	2549	2597	2609	2627	2646	2680	2711	2724
Beleeningen	f 1.000.000	154	147	147	144	142	143	146	141	143	143	143	140	140
Rek. Courantsaldi v. anderen	f 1.000.000	144	148	168	164	173	164	157	163	184	186	180	205	192
Diverse rekeningen	f 1.000.000	79	162	148	172	163	151	162	150	173	152	161	142	164
<i>Rentestanden.</i>														
Callgeldnoteeringen	%	1,50	1,58	1,29	1,25		1,25	1,25	1,25	1,25		1,25	1,25	
Rendement oblig. (Woensd.)	%	3,35	3,31	3,34	3,29		3,33	3,56	3,57	3,59		3,58	3,56	

\$ = voorloopig cijfer. ¹⁾ Volgens opgave van De Ned. Bank. ²⁾ Hieronder niet begrepen enkele hypotheek, waarvan de geldschleier niet bekend is. ³⁾ Na aftrek van teruggekeerden.

STATISTIEKEN.

'BANKDISCONTO'S.

Ned. (Disc. Wiss. 2½)	28 Juni '41	Lissabon	4	31 Mrt. '41
Bk. (Bel. Bl. Eff. 3½)	28 Aug. '39	Londen	2	26 Oct. '39
(Vrsch. in R.C. 3)	28 Aug. '39	Madrid	4	28 Nov. '38
Athene	5 21 Juli '41	N.-York F.R.B.	1	27 Aug. '37
Batavia	3 14 Jan. '37	Oslo	4½	21 Sept. '39
Belgrado	5 1 Febr. '35	Parijs	1½	17 Mrt. '41
Berlijn	3½ 9 Apr. '40	Praag	3	1 Jan. '36
Boekarest	3 12 Sept. '40	Pretoria	3½	15 Mei '33
Brussel	2½ 25 Jan. '40	Rome	4½	18 Mei '36
Boedapest	3 22 Oct. '40	Stockholm	3	29 Mei '40
Calcutta	3 28 Nov. '35	Tokio	3.5	21 Juli '41
Helsingfors	4 3 Dec. '34	Warschau	4½	18 Dec. '37
Kopenhagen	4 15 Oct. '40	Zwits. Nat. Bk.	1½	25 Nov. '36

*) 3 pCt. voor wissels, promessen en leeningen met een looptijd van meer dan 120 dagen.

KOERSEN VASTGESTELD DOOR HET NEDERLANDSCH CLEARINGINSTITUUT.
(met data van vaststelling)

Belga's	30.14	7 Aug. '40	Lewa (Bulgarije)	2.30	25 Nov. '40	
Zw. Francs	43.56	11 Oct. '40	Pengoe (Hongarije)	(oude schuld)	36.52	20 Dec. '40
Fr. Francs	3.77	6 Mrt. '41	Pengoe (nwe. schuld)	45.89	20 Dec. '40	
Lires	9.91	3 Juli '41	Zloty (Polen)	(oude schuld)	35.00	28 Jan. '41
Deensche Kr.	39.34	2 Febr. '42	(nwe. schuld)	37.68	11 Febr. '41	
Noorsche Kr.	42.82	21 Dec. '40	Lei	1.28-24	April '41	
Zweedsche Kr.	44.85	13 Aug. '40	Slow. Kr.	6.48	10 Juni '39	
Finsche Mark	3.82	2 Juli '41	Drachmen (Griekenland)	1.26	8 Oct. '41	
Dinar (Joego-Slavië)	(oude schuld)	3.43	16 Aug. '40	Kuna	3.77	29 Oct. '41
Dinar (nwe. schuld)	3.77	1 Juli '41	Turksche	1.45½	29 Dec. '39	
Ponden	1.45½	29 Dec. '39				

'OFFICIEELE WISSELKOERSEN NEDERLANDSCHE BANK.
Valuta's (schriftelijk en t.t.)

	N.-York	Brussel	Zürich	Stockh.	Helsinki
13 Oct. 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
14 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
15 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
16 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
17 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
19 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
Laagste d.w.	—	30.11	43.63	44.81	—
Hoogste d.w.	—	30.17	43.71	44.90	—
Muntpariteit	1.469	24.906	48.003	66.671	6.266

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	7 Oct. 1942	15 Oct. 1942
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Nederlandsche Bank	f 4.395.018,67	f —
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	383.295,63	224.156,49
Voorschotten op ultimo Aug. 1942 aan de gemeenten verstrekt op aan haar uit te keeren hoofdsom der pers. bel., aand. in de hoofdsom der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting	14.510.588,19	17.676.226,03
Voorschotten aan Ned.-Indië	250.032.782,62	250.305.306,05
Idem voor Suriname *)	7.940.192,86	7.940.162,86
Idem aan Curaçao *)	320.283,23	260.283,23
Kasvord. wegens creditverstreking a. h. buitenland	18.502.948,23	18.502.948,23
Daggeldleeningen tegen onderpand	—	—
Saldo der postrek. van Rijks-comptabelen	103.053.366,71	114.980.337,35
Vordering op het Alg. Burg. Pensioenfonds *)	357.842,52	—
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen *)	62.617.717,08	69.636.414,83
Verplichtingen		
Voorschot door de Ned. Bank ingevolge art. 16 van haar oetroot verstrekt	f —	f 8.656.423,12
Voorschot door de Ned. Bank in reken.-cour. verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Ned. Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	110.196.000,—	110.096.000,—
Schatkistpromessen in omloop	2825.500.000,—*)	2847.500.000,—*)
Daggeldleeningen	—	—
Zilverbons in omloop	128.386.745,50	128.864.533,—
Schuld op ultimo Aug. 1942 aan de gemeenten weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. l. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op die bel. en op de vermogensbelasting	—	—
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds *)	—	366.361,93
Id. aan het Staatsbedr. der P. T. en T. *)	298.511.399,83	315.974.419,40
Id. aan andere Staatsbedrijven *)	19.514.791,28	19.514.791,28
Id. aan div. instellingen *)	471.748.410,13	471.761.261,70

*) In regk. crt. met 's Rijks Schatkist. *) Rechtstreeks bij De Nederl. Bank geplaatst f 324.000.000,—. *) Idem f 262.000.000,—.

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 19 October 1942.

Activa.		
Binnel. wissels, promessen, enz.	{ Hfdbank. f 247.000.000 Bijbank " — Agentsch. " 2.000	247.002.000
Papier op het buitenland	f 1.403.754.439	
Af: Verkocht maar voor de bank nog niet afgeloopen	—	
Beleeningen incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand	{ Hfdbank. f 132.874.779 *) Bijbank. " 1.338.003 Agentsch. " 10.406.542	1.403.754.439
	f 144.619.324	
Op effecten, enz.	f 144.477.856 *)	
Op goederen en ceelen	141.468	
		144.619.324 *)
Voorschotten aan het Rijk		15.000.000
Munt en muntmateriaal: Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 917.807.906	
Zilveren munt, enz.	6.709.870	
		924.517.776
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds		60.516.674
Gebouwen en meubelen der Bank		4.000.000
Diverse rekeningen		163.707.316
		f 2.963.117.529
Passiva.		
Kapitaal	f 20.000.000	
Reservefonds	8.050.923	
Bijzondere reserves	19.564.874	
Pensioenfonds	13.141.630	
Bankbiljetten in omloop	2.735.808.895	
Bankassigatiën in omloop	80.225	
Rek.-Courant { Van het Rijk f — Van anderen " 160.455.494		160.455.494
Diverse rekeningen		6.015.488
		f 2.963.117.529

Beschikbaar dekkingsaldo	f 1.240.140.584
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de bank gerechtigd is	3.100.351.457
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de bank ondergebracht	247.000.000
*) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)	52.706.500

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Gouden munt en muntmater.	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. dekkings-saldo	Dekkings-perc.
19 Oct. '42	917.808	2.735.809	160.536	1.240.141	32
12 " '42	917.809	2.724.144	191.785	1.208.705	32
5 " '42	917.829	2.711.127	204.980	1.182.553	32
6 Mei '40	1.160.282	1.158.613	255.183	607.042	83
Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-prom. rechtstr.	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Div. reken. (act.)
19 Oct. '42	247.002	247.000	144.619	1.403.754	163.707
12 " '42	297.002	297.000	139.986	1.378.811	163.529
5 " '42	334.002	334.000	139.615	1.373.913	141.583
6 Mei '40	9.853	—	217.726	750	150.648

DUITSCHE RIJKSBANK.

(in mill. R.M.)

Data	Goud en deviezen	Renten-bank-scheine	Andere wissels, chèques en schatkistpapier	Beleeningen	
15 Oct. 1942	76,7	259,6	23.698,7	21,2	
7 " 1942	76,5	302,2	24.206,4	16,9	
30 Sept. 1942	76,8	297,5	23.995,9	21,3	
23 Aug. 1939	77,0	27,2	8.140,0	22,2	
Data	Effec-ten	Diverse Activa	Circulatie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
15 Oct. '42	77,6	1.525,8	21.620,9	2.798,9	695,4
7 " '42	68,0	1.146,4	21.870,4	2.706,6	706,7
30 Sept. '42	67,8	1.801,5	22.036,9	2.985,5	703,2
23 Aug. '39	982,6	6.380,5	8.709,8	1.195,4	94,2

GEZAMENLIJKE STATEN VAN DE NATIONALE BANK VAN BELGIË EN VAN DE EMISSIEBANK TE BRUSSEL.
(in mill. Francs)

Data	Goud, specie, deviezen en Reichskredit-kassen	Credit a. h. particuliere bedrijfsleven	Credit aan Staat en openbare lichamen	Overheids-fondsen	Circulatie	Postchèque-ambt	Rekening-Courant
8 Oct. '42	46.832	398	22.474	1.630	63.075	3.948	3.513
1 " '42	46.831	361	21.584	1.707	62.403	3.884	3.401
24 Sept. '42	46.389	404	20.819	1.745	61.529	3.829	8.201
17 " '42	45.916	364	20.945	1.789	61.128	3.830	3.259
10 " '42	45.681	398	21.475	1.819	60.961	3.885	3.728
8 Mei '40	23.606	5.394	695	1.480	29.806	—	909

Alfabetische Index Overheidsmaatregelen op economisch gebied

(Zie voor den alfabetischen Index Overheidsmaatregelen in 1941 het Jaarregister 1941, laatste bladzijde)

	Blz.		Blz.		Blz.
Aardappelen	33, 47, 248, 314, 335, 354, 364, 394, 414, 424	Kunstmest	59, 215, 335	Veenproducten	113
Aardolieproducten	102, 345, 414	Kweekkerij	59, 354	Veevoeder	47, 102, 238, 445
Accijns	33, 185, 195, 354, 364	Landbouw	33, 47, 59, 67, 75, 85, 93, 102, 155, 165, 195, 205, 215, 227, 248, 305, 364, 375, 385, 394/95, 425, 446, 468	Vennootschappen	227, 305, 335, 395
Advertenties	345	Landstand, Nederlandsche	33, 102, 272	Venootschapsbelasting	227, 305, 335, 395
Afval	165, 445	Leeningfonds 1940	102	Verf en -grondstoffen	102, 165
Arbeidszaken	113, 189, 215, 227, 248, 272, 305, 325, 345, 354, 364, 374, 414, 445, 467	Loonbelasting	335	Verkoopverbod	468
Bakkerij	335, 345	Lucerne	354	Vermogensbelasting	227, 305
Bank- en Credietwezen	33, 195	Machines	215	Vervoerswezen	59, 102, 165, 248, 375
Bankwet 1937	195	Meel en -producten	101, 195	Verzekering	414, 445
Bedrijfsorganisatie Vee en Vleesch	59, 305, 315	Melk en -producten	33, 205	Vestigingseischen	102
Bedrijfsvorm	59	Merkengeld	113	Vezelstoffen	215
Belastingen	33, 59, 227, 248, 305, 355	Metalen	47, 58, 75, 155, 184, 195, 227, 238, 394, 414, 467	Visscherij	33, 59, 102, 123, 215, 305, 325, 385, 425
Bindtouw	33, 215	Middenstand	195, 215, 272	Vlas	59, 75, 227, 248
Binnenscheepvaart	59, 150, 238, 248, 446, 468	Mijnbouw	305	Vleesch	59, 165, 185, 205, 315, 355, 468
Bloembollen	364	Molens	445	Voederbieten	215
Bloemkweekerij	155	Motorbrandstof	58, 165, 215, 305, 325	Voedselvoorziening	33, 47, 59, 75, 123, 155, 175, 205, 227, 355, 364, 375, 415, 425, 446
Boschbouw	185	Nationale Plan	101, 345	Vruchtboomen	355
Bouwnijverheid	47, 58, 113, 325	Nederlandsche Coöperatieve Raad	194	Vrijdijkelijk vermogen	215
Buitenlandsche Handel	47, 59, 75, 101, 113, 155, 204, 215, 227, 238, 272, 314, 325, 345, 374, 384, 414, 445, 467	Nicotine	102	Waardevermeerderingsbelasting	385
Chemische Industrie	58, 184, 248	Oliën en vetten	102, 195, 215, 305, 468	Warenwet	305
Commissarissenbelasting	415	Omzetbelasting	59, 102, 227, 315, 335, 364, 425	Wol	205
Deviezenverkeer	33, 59, 167, 335, 355	Ondernemingsbelasting	227, 364	Wijnbelasting	33
Diamant	113	Oorlogsschade	123, 184, 195	Zaden	47, 59, 102, 123, 156, 195, 205, 335, 364, 385
Distributie	354	Oost-Compagnie, Nederlandsche	314	Zuidvruchten	195
Dividendbeperking	59, 335	Organisatie Bedrijfsleven	47, 102, 113, 123, 165, 195, 204, 215, 227, 238, 248, 305, 314, 325, 335, 345, 354, 363, 375, 467	Zuivel	227, 335, 355, 364, 385, 395, 415, 446
Drankwet	58	Paarden	215, 414		
Drukwerk	345	Pacht	67, 102, 123, 165, 335, 354		
Economische Rechtspraak	194, 445, 467	Papier	58, 102, 195, 204, 215, 335		
Effecten	468	Pelsterijen	58		
Eleren	248, 354	Pensionbedrijven	58, 248		
Electriciteit	334	Peulvruchten	205		
Electrotechnische Industrie	58	Pluimveehouderij	165, 248, 354, 468		
Fruit	59, 315, 345, 445	Postverkeer	59		
Garnalen	123	Prijsregeling	47, 58, 75, 101, 113, 123, 155, 165, 184, 195, 204, 215, 227, 238, 248, 305, 314, 325, 335, 345, 363, 384, 394, 414, 424, 445, 467		
Gas	334	Radio	47		
Gasgeneratoren	325	Rantsoenering	227		
Gevogelte	47	Registratierechten	59		
Goederen voor Duitse Weermacht	345	Restaurants	75		
Gort	335	Rijwielren	47, 123		
Grafische Industrie	58, 75, 194	Rubber	113, 123, 305, 467		
Granen	205	Ruwvoedergewassen	355		
Gras	354	Slachtvee	33, 59, 67, 248, 272		
Grasland	33, 67, 85, 155, 205	Smeerolie	102		
Griend en riet	467	Spaar- en betaalzegelkasbedrijf	102, 227, 355		
Groenten	33, 155, 315, 335, 345	Sporttijden Kleinbedrijf	75, 123		
Handel	204, 215, 227, 238, 248, 314, 325, 345, 354, 363, 374, 384, 394, 414, 424, 445, 467	Suikerbieten	205		
Heffingen	354	Surrogaten	155		
Hennep	205	Tabak	47, 58, 113, 195, 355		
Hool	335, 354	Tankgas	205		
Hout	248, 272, 335, 345, 354, 445	Textiel	102, 325, 364		
Industrie	238, 248, 345, 354, 363, 375, 384, 394, 424, 445, 467	Tuinbouw	33, 59, 102, 205, 227, 364, 395, 414, 425, 468		
Inlichtingen verstrekken	468	Turf	59, 335, 467		
Kaas	75, 227, 315	Tweelandenorganisaties	59		
Kamers van Koophandel	47, 184	Ulen	33		
Kantoor machines	156	Varkens	59, 227, 315		
Kapok	101, 165	Vee	67, 165, 185, 195, 205, 227, 248, 272, 315, 355, 375, 414, 425		
Keramische Industrie	58, 194				
Klaver	354				
Klompren	272				

Publicaties van het Nederlandsch Economisch Instituut:

25. Dr. L. R. W. SOUTENDIJK
Methoden tot het vaststellen van den omvang der besparingen (f 2,60)*
26. J. VAN DER WIJK
Inkomens- en Vermogensverdeling (f 2,60)*
27. Dr. T. KOOPMANS
Tanker freight rates and tankship building (f 3,15* geb., f 2,10* ingen.)
28. Overzicht van de ontwikkeling der handelspolitiek van het Koninkrijk der Nederlanden van 1923 tot en met 1938, samengesteld door een groep medewerkers van het N.E.I., onder leiding van Prof. Mr. P. Lief tinck (f 2,10)*
29. Dr. A. WINSEMIUS
Economische aspecten der internationale migratie (f 2,10)*
30. Dr. H. M. H. A. VAN DER VALK
Egalisatiefondsen en monetaire politiek in Engeland, Nederland en de Vereenigde Staten (derde gewijzigde druk) (f 2,10)*
31. M. J. SCHUT
Tinrestrictie en tinprijs (f 1,55)*
32. Dr. J. R. A. BUNING
De beleggingen der bijzondere spaarbanken in Nederland (f 3,65)*

Uitgave: De Erven F. Bohn N.V. Haarlem

Verkrijgbaar in den boekhandel